ARCHITEKTUR DER DDR

11'74
Preis 5,— Mark



Die Zeitschrift „Architektur der DDR" erscheint monatlich
Heftpreis 5,– M, Bezugspreis vierteljährlich 15,– M

Bestellungen nehmen entgegen:
Заказы на журнал принимаются:
Subscriptions of the journal are to be directed:
Il est possible de s abonner à la revue:

In der Deutschen Demokratischen Republik:
Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der VEB Verlag für Bauwesen, Berlin

Im Ausland:

· Sowjetunion
Alle Postämter und Postkontore sowie die städtischen Abteilungen Sojuspetchatj
· Volksrepublik Albanien
Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana
· Volksrepublik Bulgarien
Direktion R. E. P., Sofia, Wassill-Lewsky 6
· Volksrepublik China
Waiwen Shudian, Peking, P. O. Box 50
· Volksrepublik Polen
Ruch, Warszawa, ul. Wronia 23
· Sozialistische Republik Rumänien
Directia Generala a Postei si Difuzarii Presei Palatul Administrativ C. F. R., Bukarest
· Tschechoslowakische Sozialistische Republik
Postovni novinová služba, Praha 2 – Vinohrady, Vinohradská 46 –
Bratislava, ul. Leningradska 14
· Ungarische Volksrepublik
Kultura, Ungarisches Außenhandelsunternehmen für Bücher und Zeitungen, Budapest I, Vö Utja 32
· Österreich
GLOBUS-Buchvertrieb, A – 1201 Wien I, Höchstädtplatz 3
· Für alle anderen Länder:
Der örtliche Buchhandel und Buchexport – Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik
DDR – 701 Leipzig, Leninstraße 13
· BRD
· Westberlin
Der örtliche Fachbuchhandel und Buchexport – Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik
DDR – 701 Leipzig, Leninstraße 13

Verlag
VEB Verlag für Bauwesen, Berlin
Französische Straße 13–14
Verlagsleiter: Georg Waterstradt
Telefon: 204 10
Telegrammadresse: Bauwesenverlag Berlin
Fernschreiber-Nr. 011 441 Techkammer Berlin (Bauwesenverlag)

Redaktion
Zeitschrift „Architektur der DDR", 108 Berlin, Französische Straße 13–14
Telefon: 204 12 67 oder 204 12 68
Lizenznummer: 1145 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der Deutschen Demokratischen Republik
P 3/116/74 bis P 3/132/74, P 347/74

Gesamtherstellung:
Druckerei Märkische Volksstimme, 15 Potsdam
Friedrich-Engels-Straße 24 (I/16/01)
Printed in GDR

Im nächsten Heft:
Architekturwettbewerb 1974
Wohngebietszentrum Jena-Lobeda
Wohngebietsgaststätte in Rostock
Planungsgrundlagen für Kaufhallen
Einkaufszentren in Kiew und Plzen
Wohnformen für ältere Bürger
Wohnungsbau in Jugoslawien

Redaktionsschluß:
Kunstdruckteil: 3. September 1974
Illusdruckteil: 11. September 1974

Titelbild:
Freundschaftsinsel in Potsdam
Foto: Heidemarie Milkert, Brandenburg

Fotonachweis:
Monika Mayer-Günther, Halle (1); Werner Remd, Gräfinau-Angstedt (2); D. Roditschkin, Moskau (4); K. Jarochowsk, Warszawa (1); CAF, Warszawa (6); Barbara Balukowa, Warszawa (3); Andozig Zborski, Warszawa (2); Janusz Smogozewski, Warszawa (1); Architekturmuseum, Wroclaw (12); Lothar Willmann, Berlin (1); Bauinformation/Hartmetz (1); Heidemarie Milkert, Brandenburg (1); Bauinformation/Schmidt (1); Bauinformation/Skoyan (1); H. Brandt, Berlin (2); Siegfried Kress, Berlin (1); Büro für Stadtplanung Rostock/Irma Schmidt (1)

ARCHITEKTUR DER DDR

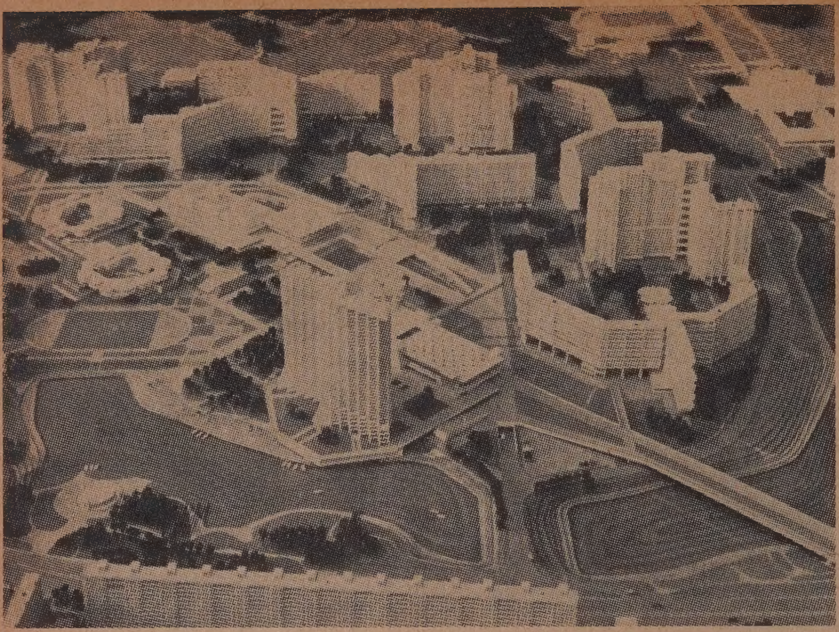
XXIII. JAHRGANG · BERLIN · NOVEMBER 1974

Herausgeber: Bauakademie der DDR und Bund der Architekten der DDR

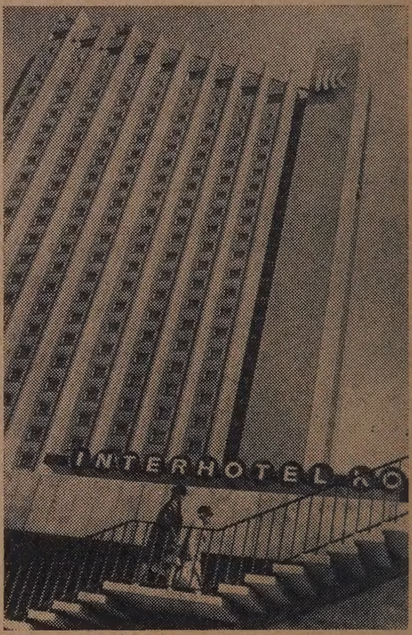
Redaktion Dr. Gerhard Krenz, Chefredakteur
Dipl.-Ing. Claus Weidner, Stellvertretender Chefredakteur
Bauingenieur Ingrid Korölus, Redakteur
Detlev Hagen, Redakteur
Ruth Pfestorf, Redaktionssekretärin

Gestaltung: Erich Blocksdorf

NOTIZEN



Unten: Blick auf den Hotelhochkörper des Kongreßzentrums in Karl-Marx-Stadt, das am 25. Jahrestag der DDR seiner Bestimmung übergeben wurde



Wohnungsbau in der UdSSR

Die ab 1980 prognostizierte Norm für die Versorgung der Einwohner mit Wohn- und Nutzfläche erhöht sich. Der technische und sanitäre Ausstattungsgrad der Wohnung wird verbessert. Neun- und mehrgeschossige Häuser werden mit Personen- und Lastenaufzügen zur Beförderung von sperrigen Gütern und mit automatischen Fördereinrichtungen ausgestattet, die die Post auf die einzelnen Etagen verteilt.

Das System der Wohnraumbelegung gestaltet sich komfortabler. Die Belegungsnormen werden erweitert und der Wohnraumbedarf der einzelnen Familien detailliert errechnet.

In der Perspektive nimmt in den Großstädten der UdSSR die durchschnittliche Geschoßzahl der Wohnhäuser zu. Der Bau neun- und mehrgeschossiger Häuser wird sich bis 1990 auf 40 Prozent des gesamten städtischen Wohnungsbaus belaufen. Gleichzeitig werden 16geschossige und in einigen Städten 20- und mehrgeschossige Wohnbauten errichtet.

Mit besonderem Eifer gingen die Moskauer Architekten an die Erarbeitung eines neuen Dienstleistungssystems. Sie konzipierten das in der Perspektive als Musterwohngebiet zu gestaltende Tschertanowo-Nord (s. oben). Ein Ziel bei der Errichtung dieses Wohngebietes besteht darin, ein Dienstleistungssystem für die Bevölkerung zu entwickeln, das als beispielhaft auch für andere Wohngebiete gilt.

Unter Berücksichtigung der oben dargelegten Gesichtspunkte für die Wahl und die Standortverteilung der öffentlichen Versorgungseinrichtungen wurde eine Form gewählt, bei dem alle Hauptdienstleistungsbereiche in großen Zentren konzentriert sind. Sie versorgen das gesamte Wohngebiet mit 20 000 Einwohnern. Diesen Zentren werden Nebenzentren zugeordnet, die sich in unmittelbarer Nähe der Wohnungen, in entsprechend ausgebauten Erdgeschoßzonen der Wohnhäuser befinden. Hier sind Einrichtungen zur Annahme, Aufbewahrung und Ausgabe von Bestellungen für Lebensmittel, die mit Kühlschränken für jede Wohnung ausgestattet sind und über ein Servicebüro verfügen. Die Nebenstellen sind mit den Dienstleistungszentren durch unterirdische Versorgungsleitungen verbunden. In den Erdgeschoßzonen der Wohnhäuser werden mehrere Automaten mit Waren des täglichen Bedarfs aufgestellt. Für jedes Haus sind Gemeinschaftsräume wie Selbstbedienungswäschereien, Kammern für Sportgeräte und saisonbedingte Artikel vorgesehen. Unter den Häusern befinden sich Garagen.

Geplant werden solche Dienstleistungssysteme ferner für Kiew, Tbilissi, Taschkent, Togliatti, Nabereshnyje Tschelny, Workuta und Krasnojarsk.

In Vasvar (UVR) wurde anstelle des alten Feuerwehrturmes ein neues Gebäude errichtet, in dem neben der Feuerwehr Verwaltungsräume, zwei ärztliche Behandlungsräume und ein Stadtbad untergebracht sind.
Architekt: Peter Fazakas, Szombathely



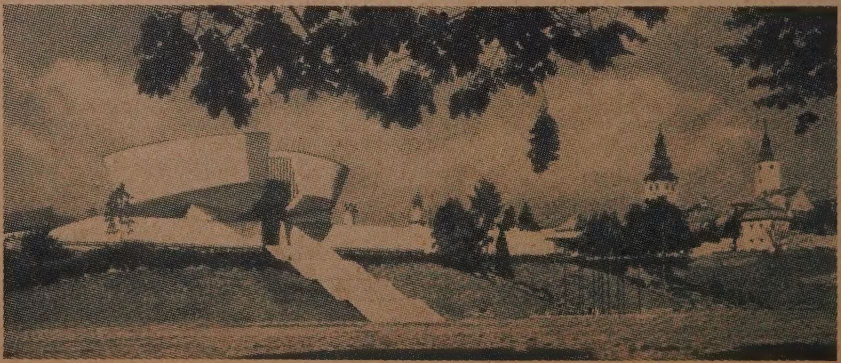
Neuartige Mikro-Heizanlage

Eine neuartige, auf einer rumänischen Erfindung beruhenden Mikro-Heizanlage wurde vom Forschungs- und Projektierungsinstitut für thermoenergetische Anlagen in Cluj entwickelt und nach Erprobung in die Produktion übergeleitet.
Die „Caiac" bezeichneten Aggregate sind programmgesteuert und mit neuartigen Einspritzvorrichtungen für flüssigen Brennstoff ausgestattet. Sie nehmen nicht mehr Platz als ein Kühlschrank ein und gewährleisten die Beheizung eines Hauses bis zu 14 Wohnungen. Mit Erfolg wurden Aggregate von 20 000, 40 000 und 60 000 Kilokalorien getestet, die im Betrieb „Baimareana" serienmäßig hergestellt werden. Abgeschlossen wurden jetzt die Entwurfsarbeiten für Heizaggregate von 10 000, 30 000 und 80 000 kcal. Der Wirkungsgrad dieser Warmwasserheizanlage überschreitet 85 Prozent, eine Leistung, die durch Anwendung eines neuen Wärmeaustauschverfahrens erzielt wird.

Beton ohne Zement

Ein Verfahren zur Erzeugung von zementlosen Bindemitteln auf der Basis von Hochofenschlacke haben Wissenschaftler der Berg- und Hüttenakademie in Krakow bearbeitet. Ausgangsstoff ist gekörnte Schlacke, die von den Wissenschaftlern durch alkalische Lösungen aktiviert wurde. Sie wird außerdem der Einwirkung von Dampf in einer Temperatur von 90 Grad Celsius ausgenutzt.

Ehrenmal des slowakischen Nationalaufstandes in Banska Bystrica, ČSSR. Architekt: Dusan Kuzma



Platten aus einem Guß

An einem neuen Verfahren zur Herstellung von raumgroßen Deckenelementen in Fließlinie wird gegenwärtig im Rostocker Plattenwerk des Rostocker Wohnungsbaukombinates gearbeitet. Die praktischen Versuche sind kürzlich angelaufen. Nach Einführung der neuen Technologie sollen im nächsten Jahr porenfreie Zimmerdecken ohne Fugen produziert werden können. Damit kann in Zukunft das bisher notwendige Tapezieren dieser Betonflächen entfallen.

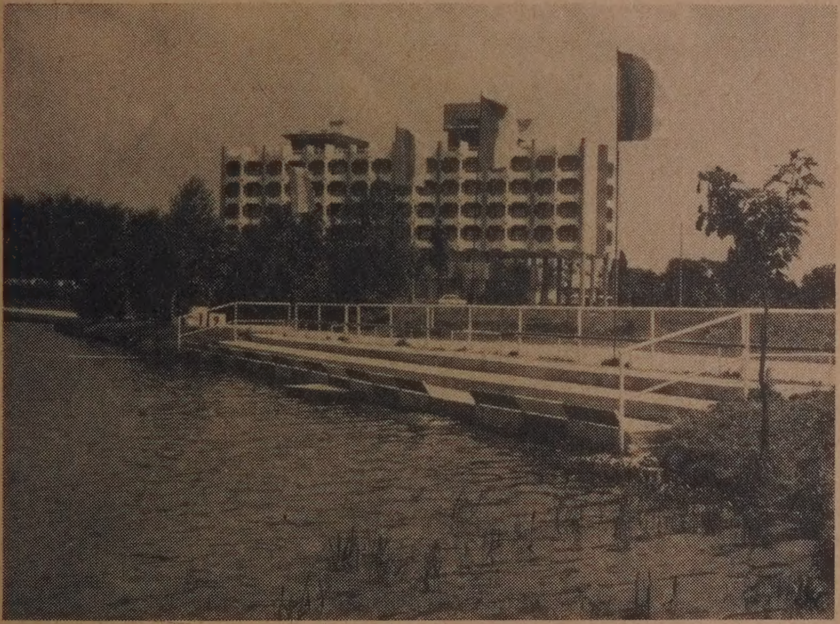
Plasmastrahl schützt Gebäude

Ein Plasmastrahl kann Baumaterialien und ganze Gebäude mit einer glasurartigen Schutzschicht überziehen. Diese Entdeckung sowjetischer Wissenschaftler wird jetzt in die Praxis übergeführt.

Bei ihren Untersuchungen über die Wirkung, die ein Plasmastrahl auf verschiedenartige Baumaterialien ausübt, stellten die Wissenschaftler fest, daß auf der Oberfläche der Materialien innerhalb des Bruchteils einer Sekunde ein glasharter Schutzüberzug entsteht. Dazu muß der Plasmastrahl eine Temperatur von etwa 8000 bis 10 000 Grad Celsius haben. Auch zur Gestaltung von Außenwänden kann der Plasmastrahl verwendet werden. Mit dieser neuen Methode ist es möglich, an Gebäuden farbige Schutzschichten sowie verschiedene Muster und Ornamente anzubringen.



Neues Theater in Wladimir. Architekten: Dawidenko, Gorlischkow, Bilinkin und Schebalina



Praxisverbundene Forschung an der HAB Weimar

Die Lehre und Erziehung an der Weimarer Hochschule für Architektur und Bauwesen ist wie an jeder höheren Bildungsstätte der DDR eng mit Forschungsaufgaben für die Praxis verbunden. Vor allem geht es dabei um den Einsatz des Forschungspotentials für den Wohnungs- und Gesellschaftsbau. Viele Forschungsstudenten sind an den fünf Sektionen für die Lösung der gestellten Aufgaben vorgesehen. Die Studenten sind zu jeweils 50 Prozent an Forschungen der Hochschule und an Investitionsvorbereitungen der Baukombinate beteiligt.

Der Rat der Stadt Weimar nimmt seit Jahren die Hilfe der HAB in Anspruch, besonders bei der Verwirklichung städtebaulicher Vorhaben. So besteht seit geraumer Zeit zwischen beiden Einrichtungen ein Vertrag über die Rekonstruktion der Altbauten in der Seifengasse in Weimar. Die Erhaltung historisch wertvoller Gebäude ist auch Anliegen der Erneuerung des Augustinerviertels in Erfurt und des Stadtzentrums von Gotha. Speziell für Gotha gilt es für die Studenten, Neubauten zu entwerfen, die sich harmonisch in das historische Stadtbild einfügen. Studenten aller Sektionen beteiligen sich unter Leitung der Sektion Architektur an der Entwicklung von Entwurfslösungen für den Wohnungs- und Gesellschaftsbau in der Umgebung des Weimarer Stadions. Im September dieses Jahres wird die intersektionelle Gemeinschaftsarbeit verteidigt und hat danach ihre Bewährungsprobe zu bestehen.

Auch Aufträge für Industriebauten lösen die künftigen Architekten oder Bauingenieure gewissenhaft. An der Sektion Städtebau ist zum Beispiel die Umgestaltung von sogenannten Industriemischgebieten in Klein- und Mittelstädten praxisverbundene Forschungsarbeit. Nicht wenige Dienstleistungsbetriebe und Objekte der Nahrungsgüterwirtschaft wurden von Studenten in Weimar entworfen.

Wissenschaftliche Mitarbeiter der Weimarer Hochschule für Architektur und Bauwesen sind des öfteren für längere Zeit auf Großbaustellen der DDR anzutreffen, um ihre Forschungs- und Entwicklungsergebnisse selbst großtechnisch zu erproben. Ein derartiges Vorhaben war die Entwicklung einer speziellen Mischung von Schwerbeton für den Reaktorbau im Kernkraftwerk Nord Greifswald, der beim Auftraggeber Bau- und Montagekombinat Kohle und Energie, Betrieb Dresden, hohe Anerkennung fand.

Elektroauto im Straßenverkehr

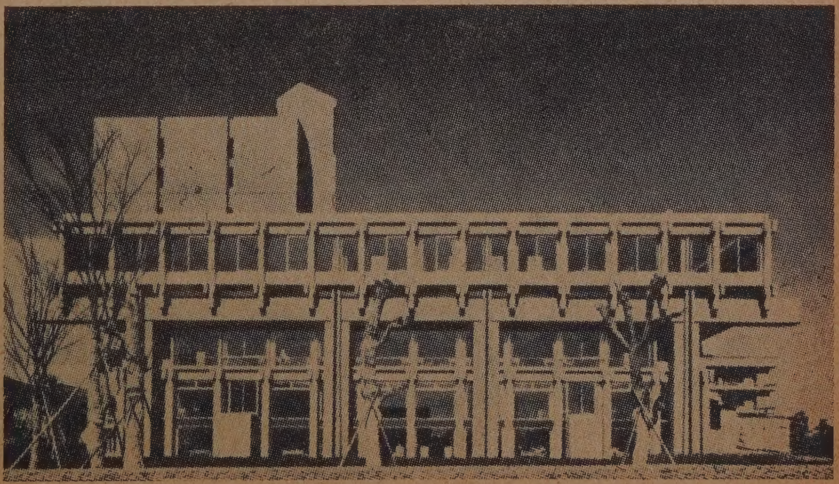
Ein Elektroauto vom Typ „Moskwitsch-408" wurde jetzt erfolgreich im Leningrader Straßenverkehr erprobt. Es legte dabei die Strecke von 150 Kilometern zurück. Wie die Konstrukteure des umweltfreundlichen Fahrzeugs – Wissenschaftler vom technologischen „Lensowjet"-Institut – mitteilen, arbeite der Motor im Gegensatz zum Verbrennungsmotor außergewöhnlich leise. Die Versuchsfahrt habe bewiesen, daß die Verwendung von Elektroenergie bei Autos große Perspektiven habe, da diese Fahrzeuge weder Blei noch Abgase ausstoßen. Das Elektroauto habe während aller Versuche ausdauernd und zuverlässig gearbeitet.
Als Energiequelle für das umweltfreundliche Fahrzeug dient eine neuentwickelte Luft-Magnesium-Batterie, deren starke chemische Energiequelle eine Betriebsdauer bis zu 500 Kilometern ohne Nachladen garantiert. Die Elektroenergie wird durch die Oxydation des Metalls unter der Einwirkung des in der Luft enthaltenen Sauerstoffs gewonnen.

Oben: Hotel Claudius in Szombathely (UVR)
Dieses Hotel wurde 1973 fertiggestellt und bietet etwa 220 Gästen Platz. Alle Zimmer sind mit einem Bad ausgestattet. Die gastronomischen Einrichtungen befinden sich im Erdgeschoß (200 Plätze im Restaurant und 80 Plätze in der Bar). Architekt: Peter Fazakas, Innenarchitekt: Gabor Sellyei

Unten links: Projekt für das Hotel „Intourist" mit 600 Plätzen in Kiew. Architekten: I. Iwanow und W. Saluzki

Unten rechts: Bibliothek des Institutes für Industrietechnologie der Nihon Universität, Japan. Architekt: Masato Otaka





Kriterien zur städtebaulichen Gruppenplanung von Siedlungen als Beitrag zur Entwicklung von Gemeindeverbänden

Oberingenieur Ernst Proske
Büro für Städtebau und Architektur Halle



1

Auf Beschluß ihrer Volksvertretungen können nach den Grundsätzen über die Bildung und Entwicklung von Gemeindeverbänden Städte und Gemeinden eine alle Gebiete des gesellschaftlichen Lebens umfassende Form sozialistischer Gemeinschaftsarbeit entwickeln.

Auf der 12. Tagung des ZK der SED wies Friedrich Ebert in seinem Diskussionsbeitrag auf die Erfolge hin, die mit der Bildung von Gemeindeverbänden erzielt wurden und forderte eine zielgerichtete Zusammenarbeit innerhalb der Gemeindeverbände.

Daraus ergibt sich für die Architekten und Städtebauer der DDR die Aufgabe, den örtlichen Organen durch die Herausarbeitung und Erläuterung städtebaulich effektiver Lösungen Unterstützung zu geben. Dieser gesellschaftliche Auftrag besitzt für die territoriale Rationalisierung weit über die Gegenwart hinaus große Bedeutung und ist ein wichtiger Beitrag zur noch wirksameren Durchsetzung der weiteren Erhöhung des materiellen und kulturellen Lebensniveaus der Bürger der DDR.

Bei der Erarbeitung der Generalbebauungsplanung der Städte, bei der städtebaulichen Planung und Gestaltung von Neubaugebieten und bei der Planung der Umgestaltung städtischer Gebiete ist gegenwärtig ein hoher Erkenntnisstand im Hinblick auf den objektiv bestehenden Zusammenhang zwischen der gesellschaftlichen Entwicklung und der von den Menschen geschaffenen gebauten Umwelt zu verzeichnen. Hier wird ein Qualitätssprung im sozialistischen Städtebau bereits sichtbar.

Jedoch sind noch umfassende Grundsatzarbeiten für die von den Architekten und Städtebauern erwartete Unterstützung bei der Bildung von Gemeindeverbänden zu leisten. Die Bedeutung dieses Prozesses für den Städtebau und die Wechselwirkung zur gesellschaftlichen Entwicklung sind bewußter zu erkennen.

Die im Gesetz über die örtlichen Volksvertretungen und ihre Organe verankerten Möglichkeiten zur Bildung von Gemeindeverbänden leitet eine neue Entwicklungsphase ein.

Daß diese gesetzliche Verankerung dem vorwärts drängenden Leben zum entwickelten Sozialismus hin entspricht, beweisen die vielfältigen Initiativen der örtlichen Organe im Hinblick auf die bereits vollzogene Bildung von Gemeindeverbänden. Bei diesem Prozeß die städtebaulich-architektonische Grundlinie des Bezirkes zu erfolgen, ist eine ver-

2



1
Übersicht über die Gemeindeverbände im Bezirk Halle
(Stand: 31. 12. 1973)

Bezirksgrenze

Kreisgrenze

Gemeindeverband

zum Gemeindeverband gehörende Gemeinde

Sitz des Gemeindeverbandes

2
Übersicht über die Wechselbeziehungen von Industrie und Landwirtschaft und den daraus resultierenden Wohnfunktionen der Siedlungen im Untersuchungsgebiet

Bearbeiterkollektiv:
Oberingenieur Ernst Proske
Ingenieur Lothar Brode
Dipl.-Agr.-Ök. Gerhard Hesse
Dipl.-Ing. Dieter Rühl
Dipl.-Gärtner Heidemarie Zacharias
Architekt Max Fiedler

vorgeschlagene Gemeindeverbandsgrenze

derzeitige Bereichsgrenze der KAP

vorgeschlagener Sitz des Gemeindeverbandes Droyssig

Siedlungen mit Betrieben der industriellen und landwirtschaftlichen Produktion und Nahrungsgüterwirtschaft

Siedlungen mit relativ stabiler Wohnfunktion

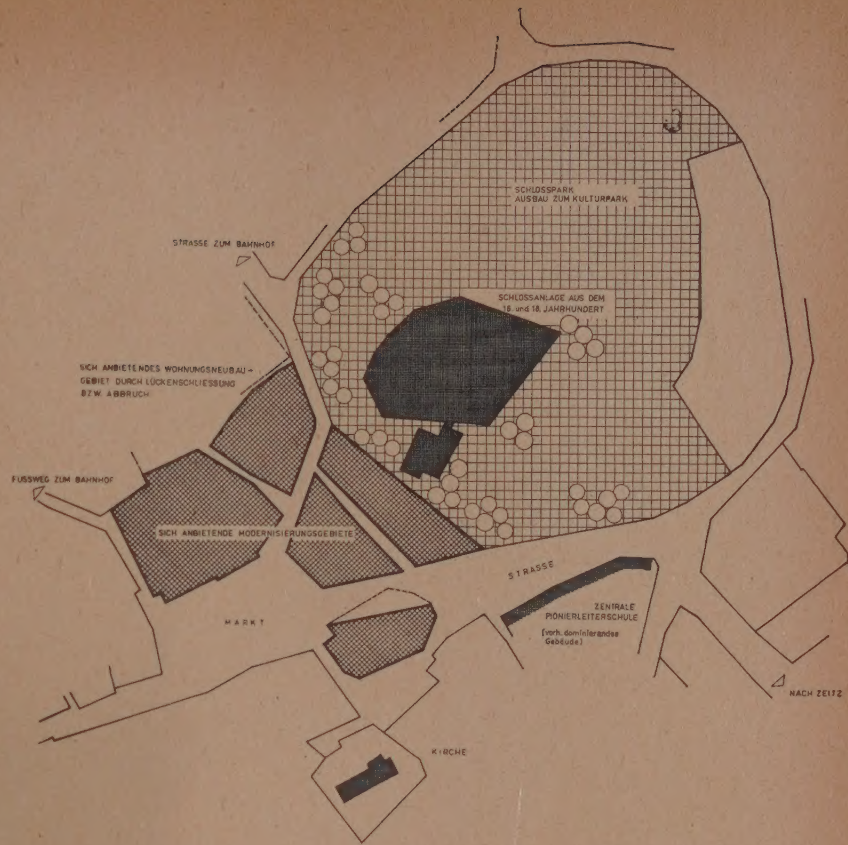
andere Siedlungen

Siedlungen, deren eventuelle Zuordnung zum vorgeschlagenen Gemeindeverband künftig möglich wäre

① Schweinemastanlage Weickelsdorf
② Kartoffellagerhaus Weickelsdorf
③ ACZ-Kretzschau
④ Technikstützpunkt Droyssig
⑤ Mühlenwerke Wetterzeube

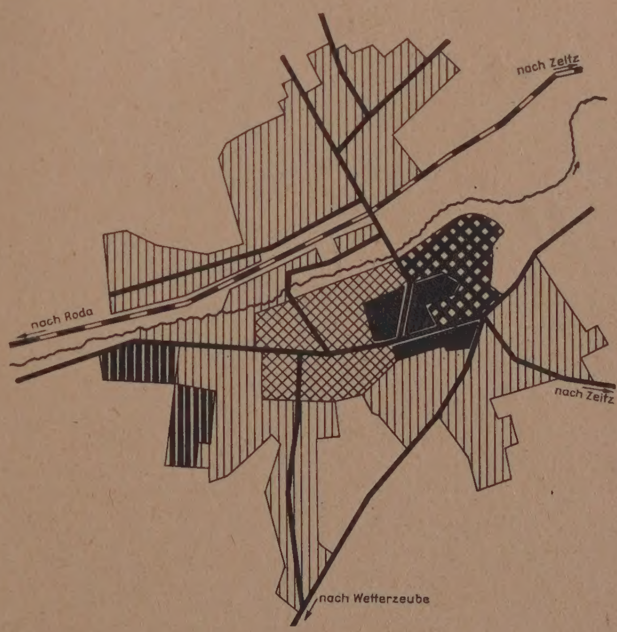
[1] Metalleichtbaukombinat Kretzschau
[2] Stahlgießerei Wetterzeube

Naherholungsgebiet Groitzschen
Naherholungsgebiet Wetterzeube



3

3
Droyssig. Skizze zum Flächenangebot für die Gestaltung des politisch-kulturellen Zentrums unter Einbeziehung der wertvollen historischen Bausubstanz



4

4
Übersichtsskizze der Ortslage Droyssig

Zentrum

Parkgelände im Zentrum

Modernisierungsgebiet

Wohnungsneubaugebiet

Ortslage

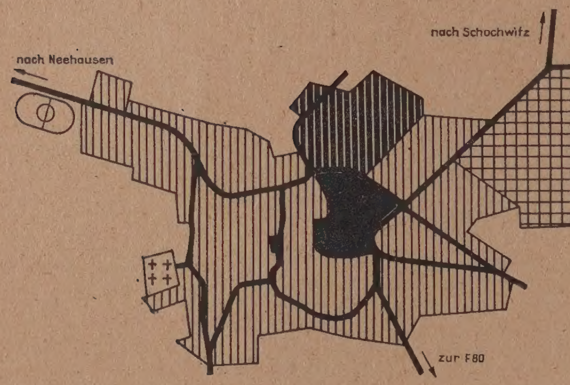
pflichtende Aufgabe für den Architekten und Städtebauer. Im Bezirk Halle wurde dem Büro für Städtebau und Architektur durch das Bezirksbauamt ermöglicht, vor der Beschlußfassung durch den Rat des Bezirkes zur Bildung von Gemeindeverbänden Hinweise zu geben. Der Stand der Entwicklung von Gemeindeverbänden geht aus der Bezirksübersicht hervor (Abb. 1).
Mit dieser Entwicklung ist gleichzeitig das Problem der Gruppenplanung von Siedlungen aus dem Stadium theoretischer Überlegungen herausgetreten. Die Gruppenplanung von Siedlungen ist ein Erfordernis der unmittelbaren städtebaulichen Praxis geworden. Hier ist das Schöpfertum des Architekten und Städtebauers zur Leistung eines wichtigen Beitrages zur Überwindung der wesentlichen Unterschiede zwischen Stadt und Land unmittelbar angesprochen. Eine Dorfplanung neuen Stils steht damit auf der Tagesordnung.

Diese Gedankengänge veranlaßte ein Kollektiv des Büros für Städtebau und Architektur in Halle, den Versuch zu unternehmen „Kriterien zur städtebaulichen Gruppenplanung von Siedlungen als Beitrag zur Entwicklung von Gemeindeverbänden" zu erarbeiten.

Dieser Beitrag soll nicht den Inhalt dieser Arbeit umfassend wiedergeben, sondern nur zu einigen Punkten sollen die Problematik und der vorgeschlagene Lösungsweg dargelegt werden. Die Frage der Gruppenplanung von Siedlungen ist sowohl für Städte und Siedlungen in Zentren der Industrie als auch in den von der Landwirtschaft strukturierten Gebieten aktuell. Gerade für die ländlichen Siedlungen befriedigt die gegenwärtig vorhandene planerische Situation auf dem städtebaulichen Sektor nicht.
Diese Aufgabe muß künftig gelöst werden wie heute auch den Verflechtungsbeziehungen von Landwirtschaft und Industrie zur Intensivierung des gesamtgesellschaftlichen Reproduktionsprozesses große Aufmerksamkeit gewidmet wird. Das ist im Bezirk Halle,



5



6

der fast immer nur als Industriebezirk eingeschätzt wird, obwohl er in der landwirtschaftlichen Produktion in der DDR an zweiter Stelle steht, eine sehr wichtige Forderung.

In der vorliegenden Konzeption wurde daher versucht wesentliche Entwicklungstendenzen in der Land- und Nahrungsgüterwirtschaft aufzuzeigen, die für die Durchsetzung der städtebaulich-architektonischen Grundlinie im Bezirk von Bedeutung sind. Dabei war ein Hauptanliegen die richtige Relation zwischen der Schwerpunktaufgabe der Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen in den Zentren der Arbeiterklasse und den Maßnahmen zur weiteren Entwicklung des Wohnungsbaues für Genossenschaftsbauern, Landarbeiter und Forstarbeiter sowie für die Arbeiter der Nahrungsgüterwirtschaft herzustellen.

Von den über 30 Kriterien, die in der vorliegenden Arbeit herausgearbeitet wurden, sollen nur einige in Kurzform dargelegt werden.

■ In Übereinstimmung mit der Durchführung des sozialpolitischen Programmes des VIII. Parteitages der SED und der weiteren Entwicklung der landwirtschaftlichen Produktion mit ihrer Standortverteilung in der künftigen Siedlungsstruktur sind die Hauptstandorte für den Neubau von Wohnungen auf solche gesellschaftlichen Zentren zu orientieren, in denen die Möglichkeit besteht ein Netz kultureller Einrichtungen zu entwickeln.

■ Bei der Herausbildung von Gemeindeverbänden und der Gruppenplanung von Siedlungen ist den Erfordernissen für die weitere sozialistische Intensivierung der landwirtschaftlichen Produktion und dem weiteren Übergang zu industriemäßigen Produktionsmethoden auf dem Wege der Kooperation stärker Rechnung zu tragen. Die Einflußsphäre einer industriemäßigen Großanlage geht meistens über das Territorium eines Gemeindeverbandes hinaus, so daß Abstimmungen zwischen mehreren Verbänden insbesondere im Hinblick auf die Standorte, in denen landwirtschaftliche Produkte verarbeitet werden, Standorte solcher Dienste wie ACZ, Reparatur und Instandsetzung, Transport notwendig sind. Auch das Netz von wissenschaftlichen Forschungsstätten, Experimentierbasen und anderen Einrichtungen und Organisationen der Landwirtschaft ist zu beachten. Dabei sind die Wechselbeziehungen von Industrie und Landwirtschaft ständig und planmäßig zu vervollkommnen.

In dem dargestellten Untersuchungsbeispiel Droyssig liegen beispielsweise die Schweinemastanlage Weickelsdorf (12 000 Plätze) und das Kartoffellagerhaus Weickelsdorf nicht auf dem Territorium des geplanten Gemeindeverbandes Droyssig (Abb. 2).

■ Die kulturvolle Gestaltung der Umwelt, die Kultur der sozialistischen Arbeit unter besonderer Berücksichtigung des Überganges zu industriemäßigen Produktionsmethoden für alle Arbeiter und Genossenschaftsmitglieder sind bei der Dorfplanung neuen Stiles im Rahmen der Gemeindeverbände und der Gruppenplanung von Siedlungen zu lösen. Zu den Bedingungen für eine schöpferische Arbeit und zur Ausbildung sozialistischer Persönlichkeitseigenschaften gehören unter anderem die Erhaltung, Erweiterung und Ausstattung kultureller Bauten, die Neuanlage und Pflege von Parks, Grünflächen, Sport- und Spielplätzen sowie anderer Erholungsmöglichkeiten, kulturvolle Gestaltung von Gaststätten und Tanzsälen, der Neubau, die Modernisierung und Werterhaltung der Wohnsubstanz zur Verbesserung der Wohnkultur. In diesem Zusammenhang sind die zur Zeit greifbaren Erfahrungswerte, wenn vorhanden, bezogen auf Plätze und Anzahl der Einwohner, der infrastrukturellen Grundausstattung im engeren und weiteren Sinne dargelegt.

■ Die Ausbauplanung des Straßennetzes und die Linienführung der öffentlichen Massenverkehrsmittel muß unter den neuen Bedingungen der Gruppenplanung von Siedlungen überprüft werden und gegebenenfalls den neuen Anforderungen angepaßt werden. Das Wirtschaftswegenetz der Landwirtschaft ist dabei so auszulegen, daß die noch vorhandenen Streusiedlungen durch den notwendigen Ausbau der Wirtschaftsstraßen gleichzeitig eine bessere Verkehrserschließung erhalten.

■ Das politisch-kulturelle Zentrum muß mit einer attraktiven zentralen Grünanlage verbunden sein, die gleichzeitig die Funktion eines Treffpunktes (Festplatz) ausübt. Vorhandene Ressourcen, wie Parkanlagen in Verbindung mit historischen Gebäuden, sollen dabei weitgehendst genutzt werden. Landschaftsgestaltung und Landschaftspflege des Territoriums eines Gemeindeverbandes und darüber hinaus sollen dabei Wechselwirkungen zu dieser zentralen Grünanlage haben. Die Gestaltung muß den Beziehungen Quellgebiet–Zielgebiet der Erholungssuchenden Rechnung tragen. Störfaktoren von landwirtschaftlichen Anlagen, der Industrie und anderen Einrichtungen sind schrittweise zu reduzieren. Bei neuen Standortausweisungen ist der Minimierung von Störfaktoren entsprechend dem Landeskulturgesetz besondere Beachtung zu schenken.

Die im vorstehenden aus der erarbeiteten Konzeption „Kriterien zur städtebaulichen Gruppenplanung von Siedlungen als Beitrag zur Entwicklung von Gemeindeverbänden" dargestellten Punkte sind eine kurze Information zu dem Anliegen, die städtebaulich-architektonische Grundlinie des Bezirkes auf diesem wichtigen Teilgebiet durchzusetzen. Über 30 Kriterien wurden herausgearbeitet und beruhen auf einer eingehenden Analyse der vom Rat des Kreises Zeitz durchgeführten Bestandsaufnahme des Kreises als Untersuchungsbeispiel. Außer den speziell untersuchten Gegebenheiten des Gemeindeverbandes Droyssig wurden auch Erfahrungen aus den bereits gebildeten Gemeindeverbänden ausgewertet.

Es besteht die Absicht im Jahre 1974 den Erkenntnisstand an weiteren Beispielen zu vertiefen und die Umsetzung in die Praxis voranzutreiben.

Eingangs wurde von der Notwendigkeit der Dorfplanung neuen Stiles gesprochen. Von vornherein sollte klar sein, daß hier nicht etwa eine neue TGL herausgearbeitet werden kann. Es kommt jetzt und in Zukunft

5
Höhnstedt. Skizze zum Flächenangebot für die Gestaltung des politisch-kulturellen Zentrums durch den Umbau und die Rekonstruktion alter Bereiche

6
Übersichtsskizze der Ortslage Höhnstedt

Zentrum mit geplanten gesellschaftlichen Einrichtungen und Geschoßwohnungsbau

Fläche für Reihenhäuser und Eigenheime

Ortslage

Großanlage der tierischen Produktion

7
Höhnstedt. Vorzugsvariante zur Umgestaltung des Zentrums auf der Grundlage des in Abbildung 5 dargestellten Flächenangebotes

eingeschossige gesellschaftliche Einrichtungen

Geschoßwohnungsbau

bereits fertiggestellter viergeschossiger Wohnungsbau

1 ländliches Einkaufszentrum

2 Polytechnische Oberschule

3 Turnhalle

4 Schulgarten

5 Heizhaus

6 Reihenhäuser und Eigenheime

neugestalteter Hauptkommunikationsbereich



7

darauf an, die industriemäßigen Großanlagen der Landwirtschaft, die Entwicklung der kooperativen Abteilungen Pflanzenproduktion, die Anlagen zur Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte, und die notwendigen Dienstleistungseinrichtungen für die Landwirtschaft sinnvoll in die territoriale Rationalisierung einzuordnen und alle daraus resultierenden Baumaßnahmen für die Herausbildung sozialistischer Lebensweisen zu nutzen. Dorfplanung neuen Stiles heißt sich bewußt zu machen, daß beispielsweise Großanlagen der tierischen Produktion künftig noch größere Dimensionen haben werden.

Aber auch KAP mit 8000 ha zu bewirtschaftenden Flächen sind im Bezirk Halle und sicher auch in anderen Bezirken keine Seltenheit mehr. Dorfplanung neuen Stiles heißt auch die Bewältigung der von diesen Großanlagen der tierischen Produktion ausgelösten Störfaktoren. Heißt Lösungen zu finden, um die Beeinträchtigungen der Ortslagen durch den Großgeräteeinsatz der KAP zu beseitigen.

Eine weitere Aufgabe ist auch die bauliche Gestaltung und territoriale Einordnung der sich entwickelnden politisch-kulturellen Zentren. Welche unterschiedlichen Gegebenheiten und Ausgangspositionen hier zu verzeichnen sind, mögen die Skizzen der Ortskerne Droyssig im Kreise Zeitz und Höhnstedt im Saalkreis verdeutlichen.

Die Ortslage Droyssig weist wertvolle kulturhistorische Substanz auf, die sich zur Gestaltung des Zentrums anbietet.

Die Ortslage Höhnstedt im Saalkreis, in der die Gestaltung eines politisch-kulturellen Zentrums ebenfalls notwendig ist, hat eine extrem andere Situation. Wertvoll historische Bausubstanz kann nicht verzeichnet werden. Aber wertvoll ist, daß schon zu einem sehr frühen Zeitpunkt die Viehhaltung aus dem Ortskern, der von Gehöften von Mittelbauern gebildet wurde, in eine Großviehanlage günstig zur Ortslage verlegt wurde. Hier ist es möglich durch den bereits begonnenen Prozeß der schrittweisen Rekonstruktion im Ortskern und durch den Wohnungsbau dem Zentrum ein unverwechselbares sozialistisches Erscheinungsbild zu geben. Die Planung dazu und die Realisierung der Planung in Etappen ist angelaufen. Gesellschaftsbauten, ein ländliches Einkaufszentrum mit 300 m^2 Verkaufsraumfläche, die Umsetzung der gesellschaftspolitischen Zielstellung – hier speziell in Verbindung mit der Grünflächengestaltung – werden ein Zentrum der Kommunikation für eine zahlenmäßig große Gruppe von Siedlungen entstehen lassen. Die territorialen Gegebenheiten gestatten im Ortskern den Geschoßwohnungsbau für rund 120 Wohnungen. Ein guter kompositioneller Übergang zum Reihenhausbau und freistehenden Eigenheimen ist möglich. Die Vorgaben der Kreisplankommission enthalten zielgerichtete Festlegungen für die Maßnahmen zur Verbesserung und Weiterentwicklung der Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Lande. Staatliche Investitionen und höhere Eigenleistungen der Genossenschaften, volkseigenen Betriebe und Einrichtungen sollen dazu beitragen ein schnelles Tempo der Realisierung zu erreichen.

Im vorstehenden wurde speziell auf einige Fragen der Landwirtschaft bei der Gruppenplanung von Siedlungen eingegangen.

Zum Inhalt und Umfang der Arbeit ist zusammenfassend festzustellen, daß in über 20 Plänen und Grafiken, außer den Bestandskartierungen und dem umfangreichen Textteil, zuerst die gesellschaftspolitische Zielstellung und die gesetzlichen Grundlagen der Zusammenarbeit von Städten und Gemeinden in Gemeindeverbänden aus der Sicht des Städtebaues herausgearbeitet wurden. Weiterhin wurde in einer Kurzanalyse die Entwicklung zwischen den Zählungen 1964 und 1971 in der DDR, im Bezirk Halle und dem Untersuchungsbeispiel Kreis Zeitz dargelegt.

Für das Untersuchungsbeispiel wurden die Fragen der effektiven Siedlungsstruktur im Zusammenhang mit dem Reproduktionszyklus der baulichen Grundfonds unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklungstendenzen in der Land- und Nahrungsgüterwirtschaft herausgearbeitet. Auf die Fragen der Gestaltung der Umwelt wurde im ausgewählten Beispiel besonders eingegangen.

Ausgehend von diesen Hauptgliederungspunkten wurden Kriterien zur Gruppenplanung von Siedlungen zur Diskussion gestellt und daraus Schlußfolgerungen zu einer qualitativ höheren Form der Planung abgeleitet. Die erarbeiteten Karten, Pläne und Tabellen unterstützen das Anliegen.

Der Arbeit liegt ein umfangreiches Literaturstudium zugrunde. Das Literaturverzeichnis umfaßt 25 Titel. Es beginnt mit dem Gesetz über die örtlichen Volksvertretungen und ihre Organe in der DDR vom 12. 7. 1972 und den weiteren gesetzlichen Grundlagen zur Thematik, einschließlich den entsprechenden Beschlüssen des Rates des Bezirkes Halle.

Weiterhin enthält das Literaturverzeichnis die einschlägigen neueren Veröffentlichungen in den „Informationen der Forschungsleitstelle für Territorialplanung" und die Veröffentlichungen in den „Schriftenreihen der Bauforschung der Bauakademie der DDR".

Die im Literaturverzeichnis angegebenen Hinweise zur Veröffentlichung in der Zeitschrift „Architektur der DDR", insbesondere der Beitrag von Benny Heumann in Heft 12/1972 „Über einige Erfahrungen und Probleme im Städtebau und der Architektur der UdSSR" – lassen die Kompliziertheit des Weges von der Erarbeitung theoretischer Erkenntnisse auf diesem Gebiet bis zur Umsetzung in die Praxis erkennen.

Stadt, Erholung und Umwelt

1
Schema eines Parkkomplexes im Stadtzentrum, der im Gebiet eines versumpften Flußarms geschaffen wurde

1 Zentraler Stadtpark
2 Badestrände
3 Wassersportzentrum
4 Kinderpark
5 Wiesenpark mit Wasserbecken und Badestrand

2
Schaffung eines Wasserbeckens in einem Massenerholungsgebiet Kiews

3
Schmuckbecken im Waldpark von Kiew

4
Die stadtnahen Wälder Kiews sind durch Wanderwege erschlossen, die durch landschaftlich reizvolle Gebiete führen.

Dozent I. D. Roditschkin
Kandidat der Architektur

Die wissenschaftlich-technische Revolution und die sie begleitende intensive Urbanisierung haben eine Reihe von komplizierten Problemen aufgeworfen, unter denen die Fragen nach der Nutzung der Erholungszeiten und der hierfür zur Verfügung stehenden Umwelt einen bedeutenden Platz einnehmen.

Diese schwerwiegenden Probleme haben in den industriell hoch entwickelten Ländern der Erde eine besondere Aktualität erlangt.

Tiefe Höhlen und verunstaltete Berge in den Gebieten, in denen Bergbau betrieben wird, wüste Landschaften dort, wo noch vor kurzer Zeit herrliche Wälder standen, Wasserläufe, in denen es kein Leben mehr gibt – das sind heute die nicht mehr zu korrigierenden Folgeerscheinungen der modernen Produktion unter den Bedingungen des Kapitalismus.

In den USA ist die von Wäldern bedeckte Fläche in den 200 Jahren des Bestehens dieses Staates von 900 Mill. acres auf 40 Millionen acres zurückgegangen.

Die Praxis des Städtebaus ebenso wie zahlreiche Untersuchungen auf dem Gebiet der Ökologie und Gesundheitspflege, die dem Kampf gegen die negativen Einflüsse des technischen Fortschritts und der ständig zunehmenden Urbanisierung gelten, haben gezeigt, daß eine Gesundung der Umwelt unter den Bedingungen der kapitalistischen Produktionsweise praktisch nicht zu erreichen ist.

Als Folge der intensiven Nutzung und der damit verbundenen Verunreinigung der Umwelt machen sich nun in den hoch entwickelten Ländern des kapitalistischen Westeuropas, Nordamerikas und Asiens ernste Besorgnisse um die Zukunft bemerkbar.

Die Gesellschaft sieht sich mit einer paradoxen Tatsache konfrontiert: Dort, wo der Kapitalismus seine höchste Produktivität erreicht hat, ist auch die stärkste Umweltverschmutzung anzutreffen.

Einige hoch entwickelte Industrieländer verbrauchen mehr Sauerstoff, als die Pflanzenwelt dieser Länder in die Atmosphäre zurückführen kann. Sie sind nur deshalb noch nicht in eine ausweglose Sackgasse geraten, weil sie von dem Sauerstoff zehren, der durch die Grünflächen benachbarter, industriell erheblich weniger entwickelter Länder und den Meeren produziert wird (1).

Der wissenschaftlich-technische Fortschritt hat nicht nur neue Maschinen und Produktionsverfahren hervorgebracht. Es sind auch neue Begriffe entstanden. So ist heute in Japan das Wort Kogai, das Umweltverschmutzung bedeutet, schon längst zu einem allgemein gebrauchten Ausdruck geworden und umfaßt einen außerordentlich weiten Bedeutungsinhalt.

Kogai – das sind Flüsse, die zu Abwässerkanälen geworden sind; Luft, die niemand atmen kann; Meer, in dem alles Lebende zum Sterben verurteilt ist; andauernder Lärm, der zu Erkrankungen des Nervensystems führt. Kogai ist auch das Präparat DDT, das man nun schon im Organismus des Menschen festgestellt hat, aber auch Massen von Hochhäusern, die den Bewohnern der benachbarten Gebäude die Sonne stehlen. So ist Kogai ein Begriff geworden für den gesamten Komplex negativer Faktoren, die eine Folge des nicht mehr beherrschten technischen Fortschritts sind.

Zweifellos hängt die Beeinträchtigung der natürlichen Umwelt auch mit der wissenschaftlich-technischen Revolution zusammen. Die wahre Ursache der ökologischen Krise liegt aber nicht in dem hohen Entwicklungsstand der Wissenschaft und Technik und auch nicht in dem fortschreitenden Prozeß der Urbanisierung.

Unter kapitalistischen Bedingungen hängt die Umweltkrise mit den Besonderheiten des kapitalistischen Systems zusammen. Das eigentliche Wesen des Umweltproblems liegt darin, daß eine Kontrolle der negativen Folgeerscheinungen der wissenschaftlich-technischen Revolution nicht möglich ist, solange der Kapitalismus als gesellschaftspolitische Formation existiert.

Diese Krisis ist dadurch begründet, daß eine Lösung des Umweltproblems im kapitalistischen Bereich innerhalb der Wirkungssphäre eines überlebten sozialpolitischen Systems angestrebt wird, dessen Leitvorstellung die Erzielung von Maximalprofit auf jede nur erdenkliche Weise ist – ohne danach zu fragen, welche Folgen für die Menschen dabei entstehen. So ist die Erhaltung der natürlichen Umwelt unter den Bedingungen des Kapitalismus zu einem wichtigen politischen Problem geworden.

Durch die Beseitigung der im Wesen der kapitalistischen Produktionsweise wurzelnden Schäden eröffnet der Sozialismus der Menschheit einen neuen Weg. Die Produktionsmittel, die Volkseigentum geworden sind, werden ausschließlich zur Befriedigung der Bedürfnisse der Gesellschaft eingesetzt.

Auch die sozialistischen Länder müssen mit dem Widerspruch zwischen hoch entwickelter Industrieproduktion und optimaler Erhaltung günstiger Umweltbedingungen fertig werden.

Das Wertsystem des Sozialismus umfaßt auch die Erhaltung günstiger Umweltbedingungen als eines unverrückbaren Ziels der vielseitigen Tätigkeit des Menschen. Der sozialistische Wertbegriff kommt hier in den Gesetzen über den Umweltschutz zum Ausdruck, die streng durchgesetzt werden.

Der Oberste Sowjet der UdSSR und der Unionsrepubliken hat deshalb im Laufe der letzten Jahre überaus wichtige gesetzgeberische Entscheidungen getroffen, die die rationelle Nutzung der natürlichen Ressourcen und den Schutz der Umwelt zum Ziele haben. Zu ihnen gehören die Grundlagen der Boden- und Wassergesetzgebung der UdSSR und der Unionsrepubliken, die Grundlagen der Gesetzgebung über den Gesundheitsschutz sowie die Beschlüsse des ZK der KPdSU und des Ministerrates der UdSSR über zusätzliche Maßnahmen zur Gewährleistung der rationellen Nutzung und Erhaltung der natürlichen Reichtümer des Baikalsee-Bassins, über Maßnahmen zur Verhütung einer Verschmutzung der Wolga, des Urals und des Kaspischen Meeres und der Beschluß des Obersten Sowjets der UdSSR „Über Maßnahmen zur weiteren Verbesserung des Naturschutzes und zur rationellen Nutzung der natürlichen Ressourcen", der nach allseitiger Diskussion am 20. September 1972 verabschiedet wurde. Schließlich sei in diesem Zusammenhang noch die erweiterte Anweisung des ZK der KPdSU und des Ministerrates der UdSSR über die Intensivierung des Naturschutzes und die Verbesserung der Nutzung der natürlichen Ressourcen erwähnt, die am 10. Januar 1973 veröffentlicht wurde.

Alle diese Dokumente legen Zeugnis für die Sorgen des Staates um die Erhaltung der Umwelt unter den Bedingungen der sozialistischen Gesellschaft ab.

Die sozialistische Urbanisierung, die auf eine Verbesserung der Arbeits-, Lebens- und Freizeitbedingungen abzielt, hängt eng mit den Problemen der Erhaltung und rationellen Nutzung der Umwelt zusammen. Sie bietet alle Voraussetzungen dafür, daß die Bürger ihr Leben unter lebenswerten Bedingungen führen können. Die zunehmende Urbanisierung macht jedoch die Lösung des Problems der vernünftigen, wirtschaftlichen und umfassenden Nutzung der Umwelt immer schwieriger. Aus diesem Grunde ist die Prognose der territorialen Entwicklung von Siedlungen eine der wichtigsten Aufgaben, vor die sich der moderne Städtebau gestellt sieht.

Zu den wesentlichsten aktuellen Problemen, mit denen sich die städtebauliche Prognostik heute auseinanderzusetzen hat, gehört auch die Tatsache, daß die Langzeitperioden des physischen Verschleißes der städtischen Bauten nicht mit den relativ kurzen (5 bis 25 Jahren) Zeiträumen der Projektierung in Einklang stehen. Hieraus resultieren unerwünschte Folgeerscheinungen, die sich vor allem bei der nicht genügend durchdachten Wahl der Standorte von Industriebauten zeigen. Sie können unter Umständen zu schwerwiegenden Verschlechterungen der Umweltbedingungen über größere Räume hinweg führen.

Im Zusammenhang mit der zunehmenden materiellen Produktion, der verlängerten Freizeit und der Erhöhung des Lebensstandards kommt es in der modernen sozialistischen Stadt zu einer raschen Ausdehnung der Geländeflächen, die für die Industrie, das Wohnen und den Verkehr sowie für Grünanlagen, Freizeiträume und Sportplätze gebraucht werden.

Das rasche Wachstum der Städte und die Bereitstellung umfangreicher Geländebereiche für die Freizeitgestaltung wirkt sich unausweichlich in einer Verringerung nicht nur der landwirtschaftlich genutzten Flächen, sondern auch anderer günstiger Gelände aus.

In den Direktiven des XXIV. Parteitages der KPdSU wird besonderer Nachdruck auf die erhöhte Verantwortung von Betrieben und

Organisationen für die rationelle Nutzung der natürlichen Ressourcen – des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre, der Bodenschätze –, aber auch für die Reproduktion der Pflanzen- und Tierwelt gelegt.

Darum gehören die wirtschaftliche und mehrfunktionelle Nutzung des Territoriums, der natürlichen Ressourcen und auch geringwertiger Böden sowie die Rekultivierung von Gelände, das schon einmal bergbaulich oder industriell genutzt worden ist, zu den wichtigsten Aufgaben des sozialistischen Städtebaus.

Auf diese Weise ist die Prognostizierung der Entwicklung von Städten eng verbunden mit derjenigen der natürlichen Ressourcen und ihrer zweckmäßigsten Nutzung.

Um auf dem Gebiet des Städtebaus Prognosen vornehmen zu könen, braucht man objektive Grundlagen nicht nur für die nächsten 20 bis 30 Jahre, wie sie bei der Ausarbeitung von Generalplänen Verwendung finden, sondern für eine viel weiter reichende Perspektive, die 50 bis 80 Jahre umfassen muß.

Es leuchtet ein, daß dies nur unter sozialistischen Bedingungen möglich sein kann. Hier vermag sich die Prognose des Städtebaus auf gesamtstaatliche Prognosen der Entwicklung der gesellschaftlichen Produktion und des sozialen Fortschritts zu stützen, hier kann sie die gesamtstaatliche Perspektivplanung des Systems der gesellschaftlichen Entwicklung und der zu ihm gehörenden Teilbereiche heranziehen.

Diese Lage macht es notwendig, fundamentale und vielseitige Untersuchungen auf dem Gebiet der städtebaulichen Aktivitäten vorzunehmen.

Bei der Ausführung derartiger Untersuchungen ist es wichtig, nicht nur einzeln herausgegriffene – wenn auch vielleicht überaus wichtige – Komponenten ins Auge zu fassen, sondern den Gesamtkomplex von Einflußfaktoren und Bedingungen sorgfältig zu beachten.

So hat sich der Städtebau aus einer Wissenschaft, deren Hauptgegenstand Gebäude und Bauwerke waren, nunmehr zu einer Wissenschaft vom ökologischen System zu entwickeln. Dieses System umschließt die Wechselbeziehungen zwischen der menschlichen Gesellschaft und der von ihr künstlich geschaffenen materiellen Umwelt.

Die in zu engen Grenzen gehaltene Begriffsbestimmung vom Wesen des Städtebaus ist eine der Hauptursachen für die mangelhafte Wirksamkeit der bisherigen Forschungs- und Projektierungsmethoden auf diesem für die Menschheit so wichtigen Gebiet.

Zu den wichtigsten Gesetzmäßigkeiten, die die Entwicklung der sozialistischen Gesellschaft bestimmen, gehört der immer mehr an Bedeutung gewinnende Prozeß der Intellektualisierung der Arbeit. Das in den größten Städten vorhandene hohe schöpferische Potential hat in diesem Zusammenhang großes Gewicht. Diese Städte sind wichtigste Ursprungsgebiete aller Arten des Fortschritts, in ihnen werden die höchsten wirtschaftlichen Kennziffern der industriellen Produktion erbracht, und in ihnen sind die wichtigsten kulturellen Werte konzentriert.

In der UdSSR hat die Anzahl dieser Städte in der Zeit von 1960 bis 1968 um das 1,25-fache zugenommen ⟨2⟩, hier hat sich eine deutlich wahrnehmbare Entwicklung von der autonomen zur integralen Urbanisierung herausgebildet.

Im Urbanisierungsprozeß entstehen komplizierte Wechselbeziehungen zwischen der Gesellschaft und der natürlichen Umwelt, die



1

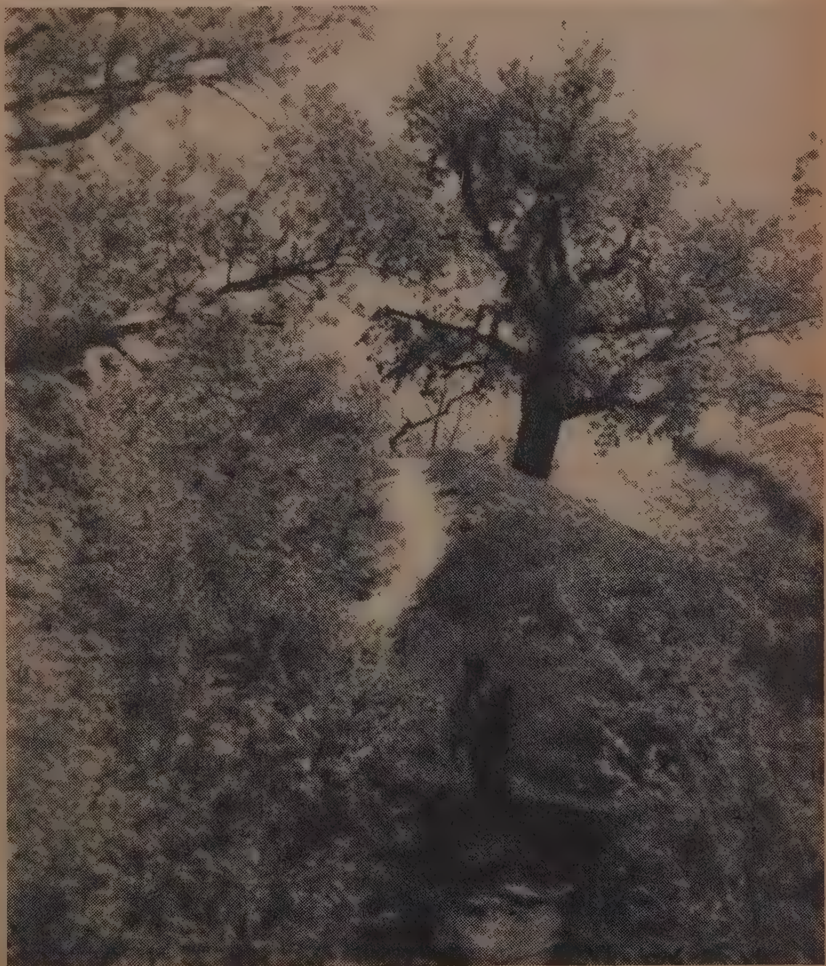


2



3

4





5

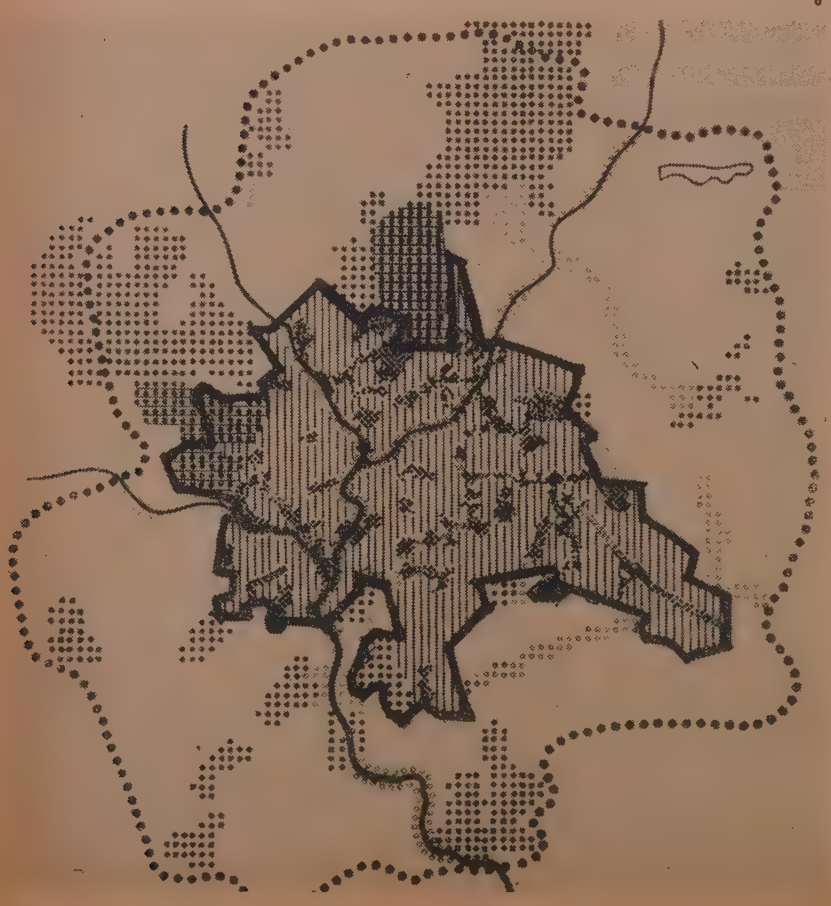
5
Grünflächenstruktur einer Stadt mit mehr als 500 000 Einwohnern. Die Stadt liegt in einer großen Flußniederung, die Umgebung ist schwach bewaldet.

6
Grünflächenstruktur einer Stadt mit mehr als 500 000 Einwohnern in einem wasserarmen Waldgebiet

7
Grünflächenstruktur einer Stadt mit über 1 Million Einwohnern bei intensiver Beforstung der Umgebung

Legende zu **5** bis **7**:
- Grenze der Grünzone
- Städtische Bebauung
- Wald
- Parkanlagen
- Grünanlagen innerhalb der Stadt

6



ein bestimmtes ökologisches System darstellen und sich in einem leicht zerstörbaren Gleichgewicht befinden.

Eine der Möglichkeiten zur rationellen Nutzung der Umwelt ist die Reglementierung, mit deren Hilfe man die Qualität und den Umfang möglicher Wandlungen festlegen kann. Ein derartiges Mittel kann die Methode der „prognostischen Schwellen" sein, die es erlaubt, die Grenzen festzulegen, bis zu der man die natürlichen Ressourcen nutzen kann, ohne das ökologische Gleichgewicht der Umwelt zu stören. Dies ist besonders wichtig für die Nutzung der natürlichen Ressourcen für Erholungszwecke.

In der letzten Zeit hat man der Erhaltung und rationellen Nutzung der natürlichen Landschaft immer mehr Aufmerksamkeit gewidmet, da die Gebiete, die für Zwecke der Erholung genutzt werden, einem überaus starken anthropogenen Einfluß ausgesetzt sind. Die für die Erholung bestimmten Gebiete können die für sie projektierten Beanspruchungen nicht aushalten.

Die natürliche Landschaft ist ein sich selbst regulierendes dynamisches System, das eine relative Stabilität besitzt und in der Lage ist, äußeren Einwirkungen bis zu einer gewissen Grenze zu widerstehen. Außerhalb dieser Grenze beginnt die nicht mehr rückgängig zu machende Zerstörung der Natur. Es ist nicht möglich, Erholungsgebiete vorzusehen und ihre funktionelle Gliederung zu planen, ohne zuvor die potentiellen Möglichkeiten, die Stabilität und die Widerstandskraft der natürlichen Landschaft ermittelt zu haben.

Mitunter haben die natürlichen Komplexe keine hohe Widerstandskraft gegenüber äußeren Einwirkungen. Unter solchen Umständen ist es zweckmäßig, nach gangbaren Wegen zur Erhöhung ihrer Effektivität unter den Bedingungen der intensiven Nutzung zu suchen. Aus diesem Grunde gewinnt die Bestimmung optimaler und kritischer Beanspruchungen der natürlichen Landschaft und die Ausarbeitung einer objektiven Methodik zur Erforschung und Bewertung eines Geländes, das für eine rekreative Nutzung ins Auge gefaßt ist, große Bedeutung.

Die rationelle Nutzung der Umwelt kann in dem Streben zum Ausdruck kommen, eine Abwertung des Geländes zu verhindern. Hierbei kann es sich um den Schutz natürlicher Komplexe und historisch wertvoller Kulturdenkmäler, die Auswahl von Naturschutzgebieten oder von Nationalparks handeln.

In diesem Zusammenhang taucht jedoch das Problem auf, daß man nicht nur über die gesellschaftlich nützliche, sondern auch über die volkswirtschaftlich gerechtfertigte Nutzung solcher Territorien zu entscheiden hat – besonders, wenn es sich um Gebiete erheblicher Größe handelt.

Derartige Fragen müssen im Rahmen der staatlichen Planung durchdacht werden, sie sind bei der Nutzbarmachung ganzer Regionen zu lösen.

In der Erwartung, einen Ausgleich für ihre alltägliche Beanspruchung als Folge des Fehlens von Naturelementen in der städtischen Umwelt zu finden, streben die Städter aus der Stadt hinaus.

Wenn man jedoch in der Stadt Lebensbedingungen schafft, die den Einfluß negativer Einwirkungen der Urbanisierung aufheben und die Natur so weit wie irgend möglich in die städtische Umwelt hineinbringt, wird das auch zu einer wesentlichen Verbesserung des ästhetischen Wertes der modernen Stadt beitragen und helfen, eine Abwanderung der Stadtbevölkerung in stadtnahe Bereiche zu vermindern.

In der sozialistischen Gesellschaft vollzieht sich die Veränderung des Charakters der Umwelt als Resultat einer Tätigkeit, die dem Streben der Mehrheit der Menschen entspricht. Darum ist der Ausgangspunkt für eine Beurteilung solcher Veränderungen das Interesse der gesamten Gesellschaft. Die Hauptaufgaben des sowjetischen Städtebaus liegen in der vollständigen Nutzung der positiven Seiten der wissenschaftlich-technischen Revolution und intensiven Urbanisierung zum Wohle des Menschen, in der Neutralisierung ihrer möglichen negativen Folgeerscheinungen und in der Schaffung optimaler Bedingungen für das alltägliche Leben in der Stadt selbst. Unter den Bedingungen der sozialistischen Gesellschaftsordnung wird diese Aufgabe im Rahmen der geplanten Wirtschaft dadurch gelöst, daß man engste Verbindungen zwischen dem wissenschaftlich-technischen und dem sozialen Fortschritt herstellt. Dabei ist die maximale Erhaltung der natürlichen Umwelt zu berücksichtigen.

Besonders wichtig ist das Problem des Umweltschutzes in Gebieten mit erheblicher Konzentration von Industriebetrieben, hoher Bevölkerungsdichte, hochwertigen landwirtschaftlich nutzbaren Böden und in Erholungsgebieten.

Als ein charakteristisches Beispiel kann die städtebauliche Tätigkeit auf dem Gebiet der Ukrainischen SSR dienen. Sie vollzieht sich in engstem Zusammenhang mit der Erhaltung, der rationellen Nutzung und der ständigen Vervollkommnung der Umwelt.



7

8
Grünflächenstruktur einer Stadt mit über 500 000 Einwohnern in wasserloser Steppe
1 Stadtgrenze
2 Stadtzentrum
3 Grünanlagen in Wohngebieten
4 Obstgärten
5 Autostraßen mit Grünanlagen
6 Eisenbahn
7 Stadtpark
8 Waldparks

9
Dnepropetrowsk. Trockenfeste Anpflanzungen der weißen Akazie (Robinia pseudoacacia) auf der wasserlosen Terrasse des Erholungsgebietes Dijewsko-Tarom, das auf Ödland angelegt wurde



8

Die genannte Sowjetrepublik hat die größte Bevölkerungsdichte der UdSSR und verfügt über ein hohes Industriepotential. Der territoriale Bedarf für die Entwicklung der Industrie, der Landwirtschaft und der Erholungsgebiete ist hier besonders groß.

Ein außerordentlich dichtes Siedlungsnetz bei begrenzten natürlichen Ressourcen ist charakteristisch für die waldlose Steppenzone der Ukrainischen SSR. Gleichzeitig ist der Bedarf an Gelände für die vorstehend erwähnten Zwecke sehr groß.

Die Siedlungen des Donbass und das Einzugsgebiet des Dnepr sind ausgesprochene Ballungsgebiete mit sehr hoher Bevölke-

9





10



11

10
Grünflächenstruktur einer Stadt mit weniger als 500 000 Einwohnern in einem bergigen Gebiet bei mäßiger Bewaldung der Umgebung

- Stadtgrenze
- Stadtzentrum
- vorhandene Grünanlagen
- projektierte Grünanlagen
- Stadtpark
- Waldpark
- Autostraßen mit Grünanlagen

11
Eine Parkstraße verbindet die Stadt Winniza mit Gebieten der Massenerholung

rungsdichte (bis zu 600 Menschen je km²). Unter diesen Bedingungen ist die Lösung des Umweltproblems außerordentlich schwierig.

Darum gehört die Schaffung günstiger Voraussetzungen für die Arbeit und Erholung der Bevölkerung in diesem Bereich der Republik zu den wichtigsten volkswirtschaftlichen Aufgaben.

Die durch starke Urbanisierung und intensive Industrialisierung hervorgerufene Disproportion in der Kette „Natur–Arbeit–Erholung" wird im Rahmen der staatlichen Planung beseitigt.

In der Ukrainischen SSR, als erster der sozialistischen Republiken, wurde ein besonderer Zehnjahrplan entwickelt, der die komplexe Bewässerung, Bewaldung und Rekultivierung der freien städtischen und Vorortgelände vorsah. Die ökonomischen Grundlagen für die Ausführung der geplanten Arbeiten wurden sichergestellt.

Das Hauptziel dieses Planes war die Korrektur des historisch gewachsenen Mangels an natürlichen Ressourcen in den Stadt- und stadtnahen Gebieten der Zone der Dürresteppe.

In Ausführung des ersten Planes der Republik wurden mehr als 550 000 ha Grünflächen in Städten und in ihrer Nähe geschaffen. Außerdem entstanden künstliche Wasserbecken in einer Gesamtfläche von fast 9000 ha, die größtenteils in der wald- und wasserlosen Steppenzone angelegt wurden.

Der Zehnjahrplan wurde zu einem wichtigen staatlichen Dokument. Er machte es möglich, Fragen der Umweltgestaltung und der Schaffung von Erholungsgebieten unter den komplizierten natürlichen und klimatischen Bedingungen der Dürresteppe zu lösen, ohne den Interessen der hoch entwickelten industriellen Produktion und der Landwirtschaft der Republik zu schaden.

Er kann gleichzeitig als anschauliches Beispiel für die rationelle Nutzung für die Landwirtschaft ungeeigneter Ödflächen dienen, die unter sozialistischen Bedingungen in dem allgemeinen Nutzen dienende Territorien verwandelt wurden.

Die Fortführung dieser Arbeiten wurde durch den Fünfjahrplan für die komplexe Erschließung von städtischen und stadtnahen Gebieten in der Zeit von 1966 bis 1970 vorgesehen.

Durch diese zielstrebige Arbeit gelang es, die Fläche der Grünanlagen in den Städten und der Waldgebiete in ihrer Nähe, die die Nutzung für die Erholung der Bevölkerung und für die Gesundung der Umwelt ermöglichen, in fünfzehn Jahren um fast das Dreifache – in den Städten der waldlosen Steppengebiete sogar um das Fünffache zu erweitern.

Dieser Wandel tritt in den größten Städten der Ukraine – Kiew, Charkow, Dnepropetrowsk, Saporoshje, Lugansk, Shdanow und Nikopol – besonders augenfällig in Erscheinung.

So wurde im Bereich der Stadt Kiew ein Wasser- und Grüngürtel geschaffen, der ein Dnepr-Wasserbecken und ausgedehnte Grüngelände an seinem Ufer umfaßt. Diese Territorien stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit den Stadtwäldern und den Zentren der Massenerholung. Auf diese Weise entstand eine lebensfreundliche Umwelt für die Bevölkerung der Stadt, die fast 2 Millionen Einwohner hat.

Ähnliche Arbeiten sind in Dnepropetrowsk und in dem gesamten Großraumgebiet zwischen Dnepropetrowsk und Dneprodsershinsk im Gange.

Im Industriegebiet von Nikopol-Marganez werden auf dem weiten Gelände von Lagerstätten, deren Ausbeutung abgeschlossen ist, Rekultivierungsarbeiten ausgeführt. Man legt einen Waldpark-Gürtel an und baut ein System von Landschaftsparks auf. Alle diese Bemühungen gelten der Umgestaltung der Umwelt und der Schaffung günstiger Lebensbedingungen für die hier ansässige Bevölkerung.

Durch den Aufbau eines Komplexsystems von Grünanlagen, die mit Wasserbecken in Verbindung stehen, wurde die Umwelt im Gebiet der Stadt Charkow wesentlich verbessert.

Ein einzigartiger Erfolg wurde bei der Landschaftsgestaltung in und um die Städte Woroschilowgrad und Donezk erzielt. Diese sehr großen, modernen Industriezentren liegen im waldlosen Donbass.

In ähnlicher Weise haben die Städte Saporoshje, Odessa, Shdanow, Tscherkassy und Lwow zugleich mit ihrer Umgebung ein neues Gesicht erhalten.

Der neue Zehnjahrplan für die komplexe Umgestaltung der Umwelt sieht für die Zeit von 1971 bis 1980 die Ausführung umfangreicher Arbeiten an der zielgerichteten Landschaftsgestaltung in der gesamten Republik sowie die Umwandlung wald- und wasserloser Gebiete in hochwertige Erholungskomplexe vor.

Eine charakteristische Besonderheit der erwähnten Staatspläne liegt nicht so sehr in den eigentlichen Kennziffern, sondern vielmehr in ihrer Zielstrebigkeit der erhöhten Synthese von Stadt und Natur.

So vollzieht sich in der sozialistischen Gesellschaft eine ständige Vervollkommnung der natürlichen Ressourcen auf der Grundlage der staatlichen Planung.

In der Sowjetunion und den anderen sozialistischen Ländern folgt die Abwendung der Umweltverschmutzung, die rationelle Nutzung der Umwelt und die ständig gelenkte Urbanisierung aus dem Wesen des sozialistischen Aufbaus.

Literatur

(1) Gus Hall, Generalsekretär der KP der USA: Der Klassenaspekt der ökologischen Krise. Ztschr. „Problemy mira i sozializma" (1972) Heft 8, S. 22

(2) Unterlagen zur Wissenschaftskunde. III. Symposium Kiew, Forschungsrat Produktivkräfte d. Akad. d. Wiss. d. Ukrainischen SSR. Kiew, 1970

Öffentlicher Personennahverkehr und individuelle Motorisierung – Probleme und Aufgaben für das Verkehrswesen

Heinz Gläser, Berlin

Die weitere Erhöhung des materiellen und kulturellen Lebensniveaus der Bevölkerung auf der Grundlage eines hohen Entwicklungstempos der sozialistischen Produktion, der Erhöhung der Effektivität, des wissenschaftlich-technischen Fortschritts und des Wachstums der Arbeitsproduktivität wirkt sich unmittelbar auf das Verkehrswesen aus.

Die Kommunikationsbedürfnisse und -beziehungen zwischen allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens müssen zum überwiegenden Teil durch das Verkehrswesen realisiert werden.

Gerade in den Städten, den Kommunikationszentren, konzentriert sich neben dem Güterverkehr vor allem der Personenverkehr. Diese Erscheinungsweise, die ausgelöst wird durch die gestiegenen Bedürfnisse der Menschen, ihrer veränderten Lebensgewohnheiten und der Herausbildung neuer Stadtstrukturen, muß durch das bewußte Handeln der sozialistischen Gesellschaft im Sinne ihrer Menschen gelöst werden.

Das Ziel muß dabei ein integriertes System des öffentlichen Personennahverkehrs und der individuellen Motorisierung sein, wobei durchaus unterschiedliche Motorisierungsgrade auftreten werden.

Die Entwicklung des Motorisierungsgrades in den Städten der DDR wächst ständig.

Die Belegung des Straßennetzes erhöht sich jährlich um 5 bis 6 Prozent.

Als Beitrag zur weiteren Erhöhung des Lebensniveaus der Bevölkerung und zur Erfüllung der Transportaufgaben für die Volkswirtschaft werden in der DDR sowohl die Pkw- als auch die Lkw-Eigenproduktion und die Importe an Kraftfahrzeugen erhöht. Es wird allgemein damit gerechnet, daß bis 1990 185 bis 200 Pkw/1000 Ew kommen. Gegenwärtig sind es rund 68. Der Pkw-Bestand wird sich also verdreifachen.

Schon jetzt ist erkennbar, daß die Pkw und Krafträder rund 85 Prozent des gesamten Fahrzeugparks ausmachen und somit die individuelle Motorisierung charakterisieren. Diese Zahlen lassen erkennen, welche Bedeutung die individuelle Motorisierung für das Personenverkehrssystem der DDR insgesamt, aber insbesondere für den Personennahverkehr in den Städten, in denen sich der Pkw-Verkehr konzentriert, hat.

Aus der Sicht des Verkehrswesens und auch aus volkswirtschaftlicher und gesamtgesellschaftlicher Sicht umfaßt die individuelle Motorisierung einen äußerst verzweigten Komplex. Dieser Komplex reicht von den industriellen und energiewirtschaftlichen Aspekten bis zu den soziologischen und medizinischen. Er umfaßt darüber hinaus solche Aspekte wie den Umweltschutz, die Gestaltung der materiell-technischen Territorialstruktur, die Auswirkungen auf das öffentliche Verkehrswesen und die Gestaltung unserer Städte.

„Die positiven Aspekte des Personenkraftwagens kommen vor allem durch eine Charakterisierung seiner Gebrauchswerteigenschaften zum Ausdruck, zu denen folgende zählen:

Der Reisende wählt seinen Fahrweg selbst.

Der Reisende kann im allgemeinen mit einem einzigen Verkehrsmittel von Haus zu Haus fahren und benötigt dadurch oft weniger Reisezeit als bei Benutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels.

Der Reisende bestimmt den Zeitpunkt der Reise selbst, er ist nicht von den Fahrplänen der öffentlichen Verkehrsmittel abhängig.

Der Reisende hat im Fahrzeug stets einen Sitzplatz.

Die Mitnahme des Reisegepäcks ist im Personenkraftwagen oft einfacher als im öffentlichen Verkehrsmittel. Vor allem durch das Wegfallen des Umsteigens ergeben sich beträchtliche Vorteile.

Der Reisende steuert das Fahrzeug selbst. Obwohl damit eine große Belastung verbunden ist, wird es doch von vielen als angenehm empfunden.

Da das Fahren, Warten und teilweise auch Instandhalten des Personenkraftwagens vom Besitzer meist selbst übernommen wird, werden Lebensdauer, Betriebskosten und Reparaturkosten ökonomisch günstig beeinflußt." (1)

Diese Gebrauchswerteigenschaften des Personenkraftwagens haben dazu geführt, daß ein großer Teil der Fahrten, die früher mit öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere mit der Eisenbahn ausgeführt wurden, jetzt auf den Personenkraftwagen übergegangen sind.

Den positiven Eigenschaften der Benutzung des Pkw als individuelles Verkehrsmittel stehen aber genausoviel Nachteile gegenüber. Diese Nachteile haben oft gerade materielle und finanzielle Auswirkungen auf die gesamte Gesellschaft.

Da sind als wesentlichste Merkmale zu nennen:

- Erhöhter Bedarf an Verkehrsflächen für den fließenden und ruhenden Verkehr und damit im Zusammenhang stärkere gegenseitige Behinderung der Verkehrsteilnehmer;
- Zunehmende Unfallgefahr und Bedrohung der Sicherheit der Bürger;
- Minderung der obengenannten Vorteile bei Erreichen der Sättigungsgrenze des Motorisierungsgrades
- Beeinträchtigung der Bürger, der Umwelt durch Verkehrslärm, Abgase und erhöhten Sauerstoffverbrauch, besonders in den Städten;
- Hohe Anforderungen an die Rohstoff- und Energiebasis des Landes;
- Unerwünschte und gesellschaftliche und volkswirtschaftlich nachteilige Veränderungen der Standorte für Wohnsiedlungen bzw. einzelne Wohngebäude;
- Nachteilige Auswirkungen auf die Struktur und Wirtschaftssituation der öffentlichen Verkehrsmittel für die Personenbeförderung.

So ereigneten sich innerhalb geschlossener Ortschaften in der DDR im Jahre 1972 56,2 Unfälle auf 10 000 Einwohner. Am stärksten betroffen waren dabei die Großstädte mit rund 81 Prozent. (Zeichnung 1)

Die Lösung der Verkehrsprobleme in unseren Städten erfordert vor allem die Durchsetzung der wissenschaftlich begründeten Verkehrsplanung auf dem Wege der Intensivierung durch Rationalisierung. Dabei sind alle Möglichkeiten des wissenschaftlich-technischen Fortschritts zu nutzen und der zielgerichtete Einsatz des wissenschaftlichen

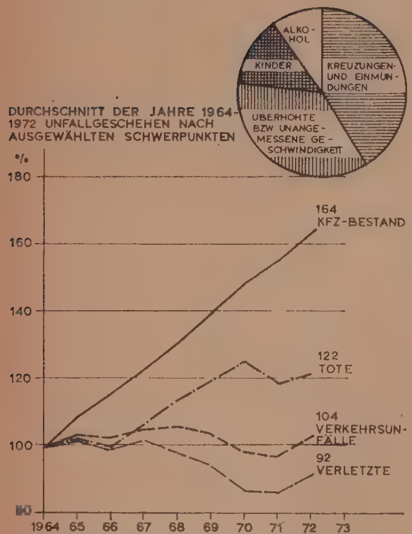
Tabelle 1: Kraftfahrzeugbestände in der DDR

	1950	1960	1970	1972
Omnibusse	1 925	9 365	16 686	17 774
Spezialfahrzeuge	3 342	13 943	42 997	49 667
Zugmaschinen	11 574	85 612	194 024	202 713
Personenkraftwagen	75 710	298 575	1 159 778	1 400 390
Lastkraftwagen	93 454	117 795	185 888	205 811
Kräder	197 547	848 004	1 374 006	1 372 901
Insgesamt	383 552	1 373 294	2 973 379	3 249 256

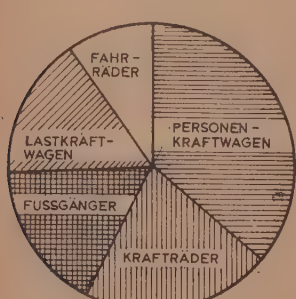
(ohne Kleinkrafträder und Anhängerfahrzeuge)

Tabelle 2: Kraftfahrzeuge (in Stück)

	pro 100 Einwohner 1970	pro 100 Einwohner 1972	pro 1 km² Fläche 1970	pro 1 km² Fläche 1972
Zugelassene Kraftfahrzeuge (ohne Kleinkrafträder und Anhängerfahrzeuge)	17,5	19,10	27,5	30,04
darunter:				
Personenkraftwagen und Krafträder	14,9	16,30	23,4	25,64
Krafträder	8,1	8,07	12,7	12,69
Personenkraftwagen	6,8	8,23	10,7	12,95



1 Entwicklung des Verkehrsunfallgeschehens und des Kfz-Bestandes 1964 bis 1972



2 Anteil der Verkehrsteilnehmer an den Straßenverkehrsunfällen in der DDR 1972

Potentials sowie die rasche Überleitung der Forschungs- und Entwicklungsergebnisse aus dem Bereich des Verkehrs in die Praxis zu gewährleisten. Das Kopieren fertiger Lösungen im Stadtverkehr aus den anderen Ländern mit einem hohen Motorisierungsgrad ist für die DDR auf Grund des bereits vorhandenen engmaschigen Verkehrsnetzes und zum Teil aus dem Bestreben und der Notwendigkeit heraus, bestimmte historisch gewachsene und architektonisch wertvolle Stadtstrukturen und ausgewählte Gebäudekomplexe zu erhalten, nicht möglich.

Die Entwicklung des individuellen Pkw-Verkehrs in der DDR hat besonders seit den 60er Jahren Massencharakter angenommen. Dabei treten neben den täglichen Verkehrsschwankungen noch die saisonalen Verkehrsspitzen auf. Dadurch entstehen gerade in den Städten beträchtliche Probleme, zumal ein großer Teil der Werktätigen motorisiert zur Arbeitsstelle kommen möchte. Die dichten Stadtbebauungen aber erlauben nicht die generelle Pkw-Benutzung, da die begrenzten Verkehrsflächen in erster Linie dem Massenverkehr, das heißt dem öffentlichen Personennahverkehr, zur Verfügung gestellt werden müssen.

Im Berufsverkehr müssen demzufolge die öffentlichen Verkehrsmittel über ein ausreichendes Leistungsangebot verfügen. Das Modell einer „autogerechten Stadt" einiger westlicher Verkehrsexperten ist für die sozialistische Stadt nicht diskutabel, da die übertriebene extensive Ausweitung der Verkehrsanlagen für den Pkw-Verkehr den Lebensraum der Menschen einengt, die Umwelt übermäßig belastet und so eine echte Gefährdung der Gesundheit der in den Städten lebenden Menschen bedeutet.

In enger Zusammenarbeit der zentralen Organe des Verkehrswesens mit den örtlichen Organen und den Reichsbahndirektionen wurden und werden Generalverkehrspläne für die Bezirke und ausgewählte Schwerpunktstädte erarbeitet.

Diese Generalverkehrspläne, die in einigen ausgewählten technischen und technologischen Belangen über 1990 hinaus gehen, fixieren die Richtung der Verkehrsentwicklung und die Rang- und Reihenfolge der zu verwirklichenden Objekte. Bei der Erarbeitung der Generalverkehrspläne wird der enge Kontakt zu den Organen des Bauwesens, insbesondere des Städtebaus und der Territorialplanung, gepflegt, da sich die Entwicklung des Verkehrs und des Städtebaues wechselseitig bedingen.

Die Hauptentwicklungstendenzen unserer Städte für den Zeitraum der langfristigen Planung, wie

- Wachstum der Einwohnerzahl in Großstädten und ihrem Umland, besonders in Berlin, Rostock, Halle
- weitere flächenmäßige Ausdehnung der kompakten Bebauung der Städte durch neue Wohngebiete in Randlagen
- Erhöhung der verkehrlichen Anziehungskraft der Stadtzentren durch den weiteren Ausbau von Einkaufs-, Kultur- und Bildungsstätten
- Rekonstruktion und Sanierung baulich überalterter Stadtzentren und Wohngebiete
- Konzentration der Industrie auf wenige Industriekomplexe, teilweise an der Stadtperipherie
- Gestaltung von Erholungsgebieten in der näheren und weiteren Umgebung mit günstigen Verkehrsverbindungen
- intensive Verflechtung der Städte mit ihrem Umland, was zur Folge hat, daß die Berufsverkehrsströme über die Stadtgrenzen hinaus zunehmen werden,

bestimmen die Ausgangsprämissen der Generalverkehrs- und Generalbebauungsplanung der Schwerpunktstädte in unserer Republik.

Als Verkehrsmittel werden auch in Zukunft Straßenbahnen, Omnibusse, Eisenbahn, individuelle Pkw und Taxis das Verkehrsbild unserer Städte bestimmen.

In der Hauptstadt der DDR, Berlin, wird gegenwärtig der Weg beschritten, daß der in Arbeit befindliche Generalplan für die Entwicklung der Hauptstadt sowohl den Generalverkehrsplan als auch den Generalbebauungsplan sowie den Plan der stadttechnischen Versorgung beinhaltet. Eine gemeinsame interdisziplinäre Arbeitsgruppe garantiert, daß alle Belange des gesellschaftlichen Lebens, des Produktions- und Reproduktionsprozesses der Volkswirtschaft der Hauptstadt der DDR erfaßt werden. Hier wird an die guten Ergebnisse der sowjetischen Hauptstadt angeknüpft.

„In diesem Zusammenhang sei darauf verwiesen, daß durch bessere Verkehrsmöglichkeiten die Einzugsbereiche der Städte bedeutend ausgedehnt werden können. Legt man im Berufsverkehr eine Fahrzeit von einer Stunde zugrunde, dann sind Entfernungen vom Wohnort bis zur Arbeitsstelle zwischen 30 und 40 km vertretbar. Die Nahverkehrssysteme der Städte werden sich deshalb weit über die administrativen Grenzen hinaus entwickeln. Ein Beispiel dafür sind bereits heute die Tatsachen, daß zum Einzugsgebiet der VEB Leunawerke Halle-Neustadt gehört und Werktätige aus Hoyerswerder zum Industriekomplex ‚Schwarze Pumpe' fahren.

Die gegenwärtige Situation auf diesem Gebiet ist dadurch gekennzeichnet, daß im verkehrlichen Einzugsbereich von 25 Groß- und Mittelstädten der DDR mehr als 50 Prozent der Bevölkerung leben und deren Verkehrsbedürfnisse in den Generalverkehrsplänen ihren Niederschlag finden müssen." (2)

Die gemeinsamen Arbeiten der Organe des Bauwesens, des Verkehrswesens und der Territorialplanung an den genannten Grundsatzmaterialien der Städte wurde durch Vereinbarungen des Ministeriums für Verkehrswesen mit dem Ministerium für Bauwesen und der Staatlichen Plankommission erreicht.

Eine unter der Leitung des Staatssekretärs im Ministerium für Verkehrswesen gebildete Arbeitsgruppe, der Vertreter der Städte angehören, gibt die notwendige Orientierung und Unterstützung. Die nächste Aufgabe besteht darin, mit der Arbeit an den Generalverkehrsplänen die notwendigen Maßnahmen für den Fünfjahrplan 1976–1980 vorzubereiten, schrittweise den öffentlichen Verkehr in den Städten zu stabilisieren und für die Entwicklung des individuellen Verkehrs akzeptable Lösungen zu finden und durchzusetzen. Bis Ende 1973 wurden im Rahmen des Staatsplanes Wissenschaft und Technik zur Entwicklung von Verkehrslösungen in Großstädten und industriellen Zentren konkrete Vorschläge für notwendige und mögliche Maßnahmen bis 1985–1990 (und darüber hinaus) für 25 Städte ausgearbeitet.

Das betraf u. a. solche kurzfristigen Lösungen wie die Gestaltung des Verkehrsablaufes im Raum Köpenick/Schöneweide mit der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes Berlin-Schöneweide oder die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Leipzig. Als Beispiele für Verkehrslösungen, die im Zeitraum der langfristigen Planung realisiert werden, sollen die Verbesserung des innerstädtischen

Durchgangsverkehrs in Rostock oder die künftige Gestaltung des Straßenverkehrs im Zuge des Dresdener Stadtringes genannt werden.

In der DDR konzentrieren wir uns vor allem auf die weitere Erhöhung der Qualität des öffentlichen Personenverkehrs, wobei die bedarfsgerechte, sichere und pünktliche Durchführung des Berufsverkehrs als ein wichtiger Bestandteil der Arbeits- und Lebensbedingungen der Werktätigen besonders im Mittelpunkt steht.

In der DDR benutzen täglich fast 4,6 Millionen Bürger die öffentlichen Verkehrsmittel der Eisenbahn, der städtischen Nahverkehrsbetriebe und des volkseigenen Kraftverkehrs. Im Jahr werden in den Städten und Stadtregionen der DDR rund 2,1 Mrd. Personen mit den öffentlichen Massenverkehrsmitteln S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Kraftomnibus und O-Bus befördert. Das sind täglich etwa 6 Mill. Beförderungsfälle.

Etwa die Hälfte aller Werktätigen unserer Republik benutzen im Berufsverkehr die öffentlichen Verkehrsmittel. In den Städten und Ballungsgebieten benutzen bei ihren Fahrten von der Wohnung zur Arbeit nahezu 90 Prozent der Bürger die öffentlichen Nahverkehrsmittel, während mit individuellen Fahrzeugen weniger als 10 Prozent der Berufstätigen ihre Arbeitsstätten erreichen. Dieses Verhältnis ändert sich in den folgenden Stunden des Tages außerhalb des Berufsverkehrs zu Ungunsten des öffentlichen Personennahverkehrs.

Ein solch günstiges Verhältnis während des Berufsverkehrs setzt voraus, daß günstige Verkehrsbedingungen angeboten werden. So ist der Pkw für die Werktätigen in der Berufsverkehrsrelation Halle-Neustadt–Buna/Leuna keine Alternative zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, weil

- die öffentlichen Verkehrsmittel bis in das Werkgelände hineinfahren können und damit eine Beförderung der Arbeiter bis zu den Arbeitsplätzen erreicht wird
- die Fahrzeiten der Züge unter der Fahrzeit mit individuellen Pkw liegen
- die Beförderung im öffentlichen Verkehr sicherer und planmäßiger durchgeführt wird und
- durch die Tarifgestaltung – Gewährung von Preisermäßigungen für Zeitkarteninhaber – eine preisgünstigere Beförderung als mit individuellen Fahrzeugen erreicht wird.

In der DDR gehen wir davon aus, daß der Berufsverkehr auch künftig vorrangig durch ein hohes Leistungsangebot der öffentlichen Verkehrsmittel abzudecken ist. Während in den vorhandenen Nahverkehrssystemen die Leistungsangebote im Berufsverkehr ständig erhöht und durch den Einsatz attraktiver Fahrzeuge die Beförderungsqualität verbessert wird, geht es bei den neu entstehenden Wohn- und Industriegebieten darum, bereits während der Planung und des Baues eine gute Erschließung durch Linien des öffentlichen Personennahverkehrs zu sichern.

Die Lösung der Verkehrsprobleme in den Städten – die sinnvolle Koordinierung des öffentlichen Personenverkehrs und des individuellen Fahrzeugverkehrs bei selbstverständlichem Vorrang des öffentlichen Verkehrs – bildet die Hauptrichtung von Wissenschaft und Technik im Verkehrswesen.

Die Aufgabe besteht darin, eine exakte wissenschaftlich begründete Rang- und Reihenfolge der zu lösenden Probleme mit Hilfe von Strategien und in Varianten auszuarbeiten, um zu dem notwendigen theoretischen Vorlauf zu kommen. Die bisher praktizierte enge Zusammenarbeit Verkehrswesen–Bauwesen muß weiter qualifiziert werden. Jeder Bereich (also Verkehrswesen, Bauwesen und die Organe der Territorialplanung) muß anhand der abgestimmten Aufgabenstellungen notwendige Zuarbeiten für die Erarbeitung von Typenlösungen im Stadtverkehr der Mittel- und Kleinstädte im Zusammenhang mit den Sanierungsmaßnahmen dieser Städte und der Rekonstruktion ihrer Stadtkerne leisten können. Angebotsplanungen für neue Standorte im Wohnungsbau und für neue Industrie- und Erholungsgebiete müssen auf gleicher Grundlage und mit gleichen Ausgangsdaten erarbeitet werden. Die rege Zusammenarbeit zwischen Verkehrswesen und Bauwesen (und in der Forschung speziell Verkehrsforschung – Bauakademie der DDR) muß Möglichkeiten bieten, die strukturelle Gliederung der Städte so zu beeinflussen, daß das Verkehrsaufkommen minimiert wird und die neu entstehenden Verkehrsgebiete erschlossen werden.

Schwerpunkte der künftigen Arbeit bei der Gestaltung eines integrierten Systems des öffentlichen Personenverkehrs und des individuellen Verkehrs sind

- die weitere Verbesserung der Verkehrsorganisation mit dem Ziel der Herstellung günstiger Verhältnisse zwischen den sich verringernden Verkehrsflächen und den anwachsenden Verkehrsströmen
- die Anwendung der EDV und der Prozeßrechentechnik zur Lenkung und Leitung, zur Steuerung und Kontrolle der Verkehrsprozesse, insbesondere in den Großstädten der DDR
- der Ausbau und die Modernisierung der Straßenbahnnetze, Entwicklung von Schnellstraßenbahnverbindungen und -netzen mit Großraumfahrzeugen in den Großstädten der DDR
- die Erweiterung des KOM-Liniennetzes, besonders zum Umland der Schwerpunktstädte, der Einsatz neuer Typen von KOM und die Verdichtung des KOM-Liniennetzes in den Mittelstädten
- ein konzentrierter Ausbau der Hauptmagistralen des Straßennetzes als Hauptachse der Stadtentwicklung zur Sicherung eines fließenden Straßenverkehrs
- der schrittweise Einsatz und die Einrichtung von Steuerungs- und Leitsystemen für den Straßenverkehr, insbesondere mit Hilfe von Klein- und Prozeßrechnern.
- die verstärkte Nutzung der Eisenbahn für Nahverkehrsaufgaben entsprechend den Verkehrsströmen und technischen und materiellen Realisierungsmöglichkeiten
- Maßnahmen zur Bevorrechtigung öffentlicher Verkehrsmittel im Straßenraum (Signalgebung, Verkehrszeichen) und
- die Parkraumbewirtschaftung in Stadtzentren und bestimmten Stadtgebieten.

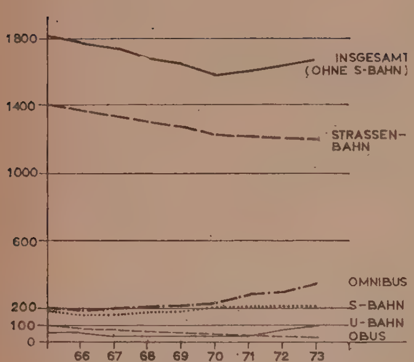
Die hierzu notwendigen Forschungsarbeiten werden sich überwiegend auf diese Schwerpunkte konzentrieren müssen. Dabei werden die Hochschule für Verkehrswesen, das Zentrale Forschungsinstitut für Verkehrswesen der DDR, die Technische Universität Dresden, die Büros für Verkehrsplanung und die Büros für Stadtverkehr in die Forschung einbezogen.

Neu ist, daß die Kooperation zur Forschung im Städtebau, zur Industrie bezüglich der Entwicklung der Signalanlagen und im Rahmen des RGW verstärkt wurde. Die Intensivierung der Forschung auf dem Gebiet des Stadtverkehrs zeigt die große Bedeutung, die die Parteiführung und Regierung dem Berufsverkehr in den Zentren der Arbeiterklasse beimessen. Für das Jahr 1974 wurden neue Themen, insbesondere zum Umweltschutz und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, vorbereitet.

Zur Erreichung einer hohen Qualität und unter Berücksichtigung lokaler Besonderheiten werden für die Bezirksstädte neue S-Bahntriebfahrzeuge der Baureihe 280 eingesetzt, für die Hauptstadt der DDR, Berlin, neue U-Bahnzüge gebaut und die S-Bahnfahrzeuge modernisiert. Beim Einsatz und dem Bau dieser Fahrzeuge wurden eine Reihe von Forschungsergebnissen in die Praxis überführt.

Die bisherigen Ergebnisse und Erfahrungen in Forschung und Praxis haben zu einer gewissen Klärung über Hauptwege und Lösungsmöglichkeiten des städtischen Verkehrs geführt. Dieser Klärungsprozeß wurde durch die gemeinsame Arbeit im RGW sehr positiv beeinflußt. Damit wurde die mancherorts vorhandene Konzeptionslosigkeit bezüglich der „Motorisierungswelle" überwunden. Nicht zuletzt trugen dazu auch die Arbeit der Kammer der Technik und die in den Städten und Bezirken erfolgten Untersuchungen, Beratungen und Aussprachen mit den Werktätigen der Verkehrsbetriebe und der Bevölkerung bei.

Aus der bisherigen Praxis heraus zeigt sich, daß eine enge koordinierte Zusammenarbeit aller am öffentlichen Personenverkehr beteiligten Verkehrsträger durch abgestimmte Fahrpläne, günstige Tarifgestaltung und eine den Stadtstrukturen entsprechende Netzverknüpfung und -gestaltung, den Hauptverkehrsströmen nahekommende oder ihnen entsprechende Linienführung, durch dichte Zugfolge sowie ein ausreichendes Platzangebot mit vertretbarem Komfort die Möglichkeit bietet, daß der öffentliche Personenverkehr seinem eigentlichen Ziel, Massenverkehrsmittel zu sein, entspricht und für den Bürger gegenüber der Benutzung individueller Pkw in der Stadt zumindest wäh-



3 Jährliche Personenbeförderung des städtischen Nahverkehrs nach Fahrzeugarten in der DDR (in Mill. Personen)

rend der Berufsverkehrszeit Vorteile bietet. Hierzu gehört auch, daß sich große Betriebe mit eigenem Omnibuspark an der Realisierung der Aufgaben im öffentlichen Personennahverkehr beteiligen können, wie das in vielen Städten der DDR im Rahmen von Werkfahrgemeinschaften als günstige Übergangslösung (z. B. in der Stadt Rostock) praktiziert wird.

Der öffentliche Verkehr muß in der Lage sein, die täglichen Verkehrsschwankungen, insbesondere die Verkehrsspitzen sowie die zwischen den Städten und ihrem Umland existierenden arbeitsräumlichen sowie versorgungsräumlichen und allgemeinen Pendlerbeziehungen, zu realisieren.

Gute Ergebnisse wurden in der DDR durch die Einbeziehung der Eisenbahn in die zu lösenden innerstädtischen Verkehrsprobleme, insbesondere aber in die Lösung der Berufspendlerbeziehungen in den Ballungsgebieten erreicht. (Zeichnung 3)

In den Städten Halle, Leipzig, Rostock und Magdeburg ist seit 1970 mit dem Aufbau von Stadtschnellbahnsystemen begonnen worden. Darüber hinaus besteht zwischen den Städten Halle und Leipzig des gleichnamigen größten Ballungsgebietes der DDR eine Städteschnellverbindung mit S-Bahncharakter. 1972 benutzten etwa 230 Millionen Menschen die S-Bahnen in der DDR (siehe Tabelle 3).

Grundprinzip der Entwicklung dieser S-Bahnnetze ist das Ausnutzen vorhandener Verkehrsanlagen und -wege. Sämtliche Züge fahren nach einem starren oder rhythmischen Fahrplan. Das erforderte die Aufstellung eines strengen Fahr- und Wagenumlaufplanes in den Städten und Ballungsgebieten unter Berücksichtigung des nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehrs auf diesen Fahrstraßen. Es ist vorgesehen, den vorhandenen S-Bahnverkehr in den genannten Bezirksstädten zu erweitern und in Dresden einzuführen.

Aus den Erfahrungen von Forschung und Entwicklung, Planung und Realisierung ergeben sich folgende Schlußfolgerungen für die wissenschaftsorganisatorische Lösung des Problems öffentlicher Personennahverkehr und individuelle Motorisierung in unseren Städten:

1. Die Leitungskette, beginnend bei der Prognose über die langfristige Planung und Generalverkehrsplanung bis zur Überleitung und Realisierung ist exakt zu konzipieren und durchzusetzen. Die Verantwortung der Wissenschaftler geht dabei über die eigentliche Forschung hinaus. Der Forscher muß sich mit verantwortlich fühlen für die Realisierung und den Nachweis des tatsächlich eingetretenen Nutzens. Das kann nur in enger Zusammenarbeit von Wissenschaftlern und Praktikern erfolgen.

2. Die Erfahrungen der UdSSR und der anderen RGW-Länder sind intensiver zu nutzen. Neben dem Studium der Erkenntnisse der sozialistischen Länder muß die kooperative Forschung zu wichtigen Problemen im Rahmen des RGW verstärkt werden. Es kommt vor allem darauf an, die dem Sozialismus eigenen Lösungen herauszufinden und sich bei der zunehmenden Motorisierung nicht auf Wege zu orientieren, die sich bereits in kapitalistischen Ländern als untauglich erwiesen haben.

Erste theoretische Ergebnisse liegen hierzu bereits in einem multilateralen Forschungsthema im Rahmen des RGW vor, das sich unter aktiver Beteiligung von Verkehrsexperten der DDR mit Methoden und Wegen der Vervollkommnung des Systems des städtischen Verkehrs unter den verschiedenen städtebaulichen Bedingungen bei Berücksichtigung der Entwicklungstendenzen der Transportmittel beschäftigte.

3. Es sind verstärkt Probleme der Betriebstechnologie und der Ökonomie der Nahverkehrsbetriebe zu untersuchen, um weitere Quellen der Rationalisierung aufzuzeigen. Das muß in enger Zusammenarbeit mit den Betriebskollektiven, insbesondere den Neuerern, geschehen.

4. Die Arbeiten zur Forschung sind noch enger mit der Tätigkeit der örtlichen Volksvertretungen und Staatsorgane zu verbinden. Die Entwicklung des Stadtverkehrs interessiert alle Bürger und erfordert demzufolge ihre Mitarbeit.

5. In den Massenmedien und in der Fachpresse ist ein breiter Meinungsaustausch über mögliche Lösungsvarianten zu führen. Die Werktätigen sollten dabei stärker als bisher zu Wort kommen. So muß zum Beispiel in jeder Stadt entschieden werden, inwieweit eine Einschränkung der Pkw-Benutzung wo und wann notwendig ist. Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind ebenfalls gemeinsam mit der Bevölkerung zu beraten.

6. Die Verkehrsorganisation und -leitung ist weiter zu vervollkommnen. Diesem Komplex ist in der Forschung größere Aufmerksamkeit zu widmen.

7. Die Arbeiten an der Generalverkehrsplanung und langfristigen Planung sind mit hoher Qualität fortzusetzen. Ein enges Zusammenwirken zwischen MfV, den Bezirken und Städten ist dafür Voraussetzung.

8. Das Forschungspotential für die Entwicklung des Stadtverkehrs muß intensiv und in begrenztem Umfang auch extensiv entwikkelt werden. Auf Grund der thematischen Schwerpunkte ist eine langfristige Planung dieses Potentials erforderlich, damit sich die Wissenschaftler mit hohem Niveau entwickeln können. Dabei ist erforderlich, die Grundlagenforschung im Bereich der HfV zu konzentrieren und im Zentralen Forschungsinstitut für Verkehrswesen entsprechende Profilierungen des Potentials vorzunehmen, die hier objektbezogen, aber auch vom Grundsatz her Typenlösungen zulassen.

In den Büros für Verkehrsplanung ist der für das jeweilige Territorium nötige wissenschaftliche Vorlauf zu schaffen. Er muß die Möglichkeit bieten, die Ergebnisse einer Stadt nahezu verallgemeinern zu können, um so die Übertragbarkeit auf andere Städte zu gewährleisten.

Doppelarbeit in der Erarbeitung des wissenschaftlichen Vorlaufes sind zu Gunsten eines wissenschaftlichen Meinungsstreites und des kollegialen Erfahrungsaustausches zu vermeiden.

Tabelle 3: S-Bahnen in der DDR

	Berlin			Halle		Leipzig		Rostock		Magdeburg
	1965	1970	1975 (Plan)	1970	1975 (Plan)	1970	1975 (Plan)	1970	1975 (Plan)	1975 (Plan)
Entwicklung der Personenbeförderung (in Mill. Pers.)	242	225	223	2,9	5,4	19,8	27,4	11,0	12,8	11,1
Entwicklung des Streckennetzes (km)	162	162	162	20	24	36	67	13	13	39
Entwicklung der Beförderungsleistung	jeweils 3 700			20	51	90	220	98	115	91

Literatur

(1) H.-W. Schleife „Die weitere individuelle Motorisierung in der DDR aus der Sicht des Verkehrswesens"
in: DDR-Verkehr, Heft 2/1972, Seite 61 ff.
(2) Dr. W. Paetzold „Die Entwicklung des Verkehrs in den Städten der DDR – Aufgaben für Forschung und Generalverkehrsplanung" in: DDR-Verkehr, Heft 9/1973, Seite 357 ff.



1

Städtebauliche Aspekte der Stadtentwicklung von Warschau

Dipl.-Ing. Architekt Tadeusz Szumielewicz,
Chefarchitekt der Stadt Warschau

1 Blick auf die Westseite der Marszalkowska

2 1945 war Warschau zu 80 Prozent zerstört

Als Stadt besteht Warschau schon über 700 Jahre; seit Ende des 16. Jahrhunderts ist sie Polens Hauptstadt. Sie erlebte eine Blütezeit der Architektur Ende des 18. Jahrhunderts, zur Zeit des letzten polnischen Königs Stanislaus August Poniatowski. Warschau gehörte zu den sich schnell entwickelnden Hauptstädten Europas und hatte zu Beginn des zweiten Weltkrieges 1,3 Millionen Einwohner.

Unter den vielen im letzten Krieg zerstörten Städten nimmt die Hauptstadt Polens eine besondere Stellung ein.

Bereits der Ausbruch des faschistischen Aggressionskrieges im September 1939 und die grausame Bombardierung der Stadt brachten große Verluste: 60 000 Tote und Verwundete waren zu verzeichnen, und ungefähr 12 Prozent des Gebäudebestandes waren zerstört. Von Anbeginn der faschistischen Okkupation war das Schicksal der Stadt im voraus schon beschlossen, die Stadt sollte restlos vernichtet werden.

Im Jahre 1940 arbeiteten nazistische Städtebauer einen Plan für „die neue deutsche Stadt Warschau" aus, der davon ausging, auf einem Teil des restlos zerstörten Stadtgeländes eine Stadt für 130 000 Einwohner neu zu errichten.

In fünf Jahren des Krieges und der nazistischen Okkupation mit der Vernichtung des jüdischen Ghettos und den Zerstörungen während des Warschauer Aufstandes wurde die Stadt zu 80 Prozent zerstört. 800 000 Menschen fanden den Tod. Besonders schmerzlich war der Verlust von Gebäuden und Denkmälern, die Zeugnisse der polnischen Geschichte und Kultur waren. Von 950 historisch wertvollen Gebäuden in Warschau verblieben nur 34.

2



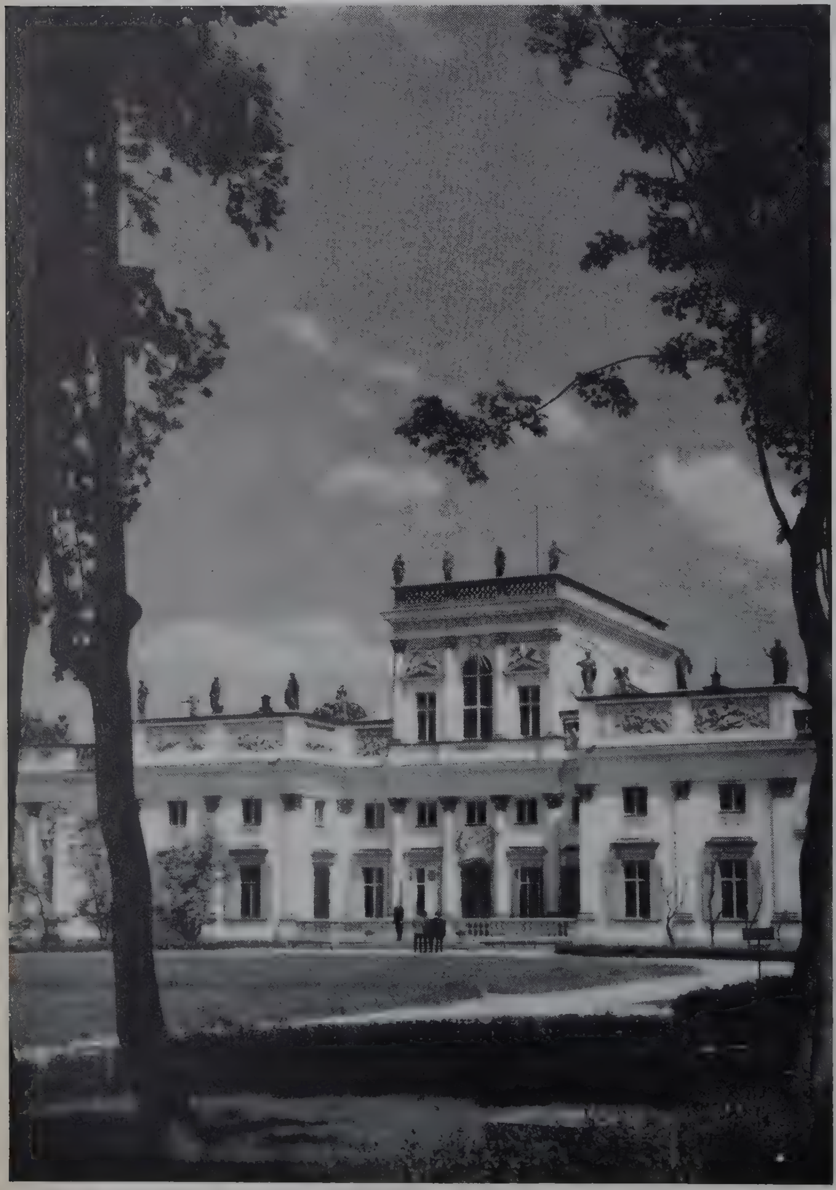


3



4

5



3
Der wiederaufgebaute Neustädter Markt

4
Teil der wiedererrichteten Altstadt

5
Rekonstruiertes Schloß Wilanów

6
Autotunnel in der historischen Altstadt als Teil der Ostwesttrasse

7
Blick auf die 1951 wiederaufgebaute Krakower Vorstadt

6





7

Der Wiederaufbau der Stadt

Am 17. Januar 1945 wurde Warschau durch polnische und sowjetische Soldaten befreit. An diesem Tag war Warschau eine menschenleere, verschneite Einöde von Ruinen und Trümmern.

Das künftige Schicksal der Stadt legten zwei grundsätzliche Entschlüsse fest: die noch vor der Befreiuung der Stadt durch die Regierung beschlossene Entscheidung, daß Warschau ohne Verzug sofort und unabhängig von den Zerstörungen seine Funktion als Hauptstadt Polens wieder übernehmen wird, und den allgemeinen Entschluß, daß die aus der Stadt Vertriebenen sofort nach Warschau zurückkehren. Im Jahre 1945 gab es in der Stadt kaum ein ganzes Gebäude, es gab kein Wasser, kein Licht, kein Telefon, keine Verkehrsmittel. Alle Brücken waren vernichtet, gesprengt; es gab keine Verbindung zu anderen Bezirken und Städten des Landes. In den ersten vier Monaten kehrten 200 000 Warschauer in die Stadt zurück. Acht Wochen nach der Befreiung, unter allerschwersten Lebens- und Arbeitsbedingungen zwischen den Ruinen, wurde im Büro für den Wiederaufbau der Hauptstadt ein Entwurf bearbeitet, der die Richtlinien des Wiederaufbaus der Stadt festlegte. Dies konnte so kurzfristig geschehen, weil man Vorarbeiten und Pläne verwenden konnte, die durch polnische Städtebauer während der Okkupation illegal erarbeitet worden waren. Über die ersten Pläne für den Wiederaufbau schrieb der amerikanische Soziologe Lewis Mumford: „In den neuen Plänen Warschaus bilden soziale Bedingungen neuzeitlichen Lebens das Rückgrat der Struktur. In der demokratischen Gemeinschaft sind die gesellschaftlichen Bedürfnisse des Menschen ebenso grundsätzlich wichtig wie dessen materielle Versorgung . . ."

Zu einem wichtigen Abschnitt im Wiederaufbau der Stadt wurde in den Jahren 1947 bis 1949 der Bau der Ostwestachse, einer sieben Kilometer langen Trasse mit einer Brücke und einem Tunnel, die gleichzeitig den Wiederaufbau eines Teils der historischen Altstadt und den Bau eines neuen Wohngebietes ermöglichte.

Der Beschluß, die architektonischen Baudenkmäler wiederaufzubauen, wurde noch Anfang 1945 gefaßt. Ihm lag das allgemeine Bedürfnis nach einer Rekompensation, nach der Tilgung von Spuren des Verbrechens und der Wiedergewinnung des Gefühls geschichtlicher Kontinuität zugrunde.

Der Wiederaufbau der Altstadt und der Neustadt, der berühmten „Königsstraße" und anderer historischer Komplexe war nicht nur ein konservatorisches Werk. Es ist gelungen, historische Komplexe in den Organismus der modernen Stadt einzufügen. Der Wiederaufbau der historischen Gebäude und Denkmäler wird jetzt mit der Neuerrichtung des königlichen Schlosses in Warschau beendet. Das Schloß wurde bombardiert und am 17. September 1939 in Brand gesetzt. Es war kein Zufall, daß an diesem Tag Hitler persönlich die Belagerung der Stadt führte. Versuche, unter dem Bombenhagel das Feuer zu löschen, haben die schönsten Innenräume nicht retten können, die Mauern aber sind erhalten geblieben. Die Nazis raubten das Schloß aus und beschlossen, sechs Wochen vor der Befreiung der Stadt die Mauern in die Luft zu sprengen. Unter Einsatz ihres Lebens retteten polnische Gelehrte verbliebene Reste des Schlosses, sie führten Vermessungen durch, fotografierten, schnitten Profile von Gesimsen aus und sammelten Material für den künftigen Wiederaufbau.

Der Beschluß des Wiederaufbaus des Schlosses fand die volle Zustimmung bei der polnischen Bevölkerung. Nach der alten Warschauer Tradition arbeiten heute Tausende von Menschen beim Wiederaufbau des Schlosses freiwillig mit.

Die Entwicklung Warschaus bis 1980

Warschau hat heute mit 1 350 000 Einwohnern seinen Vorkriegsstand bereits überschritten. Das weitreichende Programm der räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklung für die Jahre 1976 bis 1980, das der Erste Sekretär des ZK der Polnischen Vereinigten Arbeiterpartei initiierte, wurde zum Gegenstand des Beschlusses des Politbüros des ZK. Dieses Programm hat der Ministerpräsident, Piotr Jaroszewicz, in seiner Ansprache am 29. März 1974 dargelegt. Er nannte es eine „einmalige Chance" für die Stadt Warschau. Das Programm umreißt den Rahmen der Umgestaltung der Stadt und unterstreicht ihren hauptstädtischen Charakter in Verbindung mit der weiteren Entwicklung der gesamten VR Polen. Unter Beibehaltung ihrer besonderen territorialen Lage und ihres typischen architektonischen Charakters der historischen Stadtteile wird sich die Stadt Warschau in eine Stadt „mit einer ausgezeichneten Organisation, einer imposanten Infrastruktur, mit einer attraktiven Architektur und modernen Industrie in ein Zentrum der Wissenschaft und der sozialistischen Kultur" umwandeln. „Es kommt die Zeit großer, komplexer Investitionen zur Beseitigung der neuralgischen Punkte der Stadt."

Warschau hat als Hauptstadt ebenso Funktionen in Verbindung mit der politisch-wirtschaftlichen Organisation, der intnernationalen Zusammenarbeit und dem in- und ausländischen Tourismus zu erfüllen wie Funktionen, die sich aus seiner industriellen Position ergeben.

In Warschau haben die höchsten staatlichen, politischen und wirtschaftlichen Behörden, Ministerien, Zentralämter und Vertretungen der befreundeten Länder ihren Sitz. Im Programm für die Jahre 1976 bis 1980 ist der Bau von neuen Wohnungen, Verwaltungsgebäuden und weiteren Botschaften vorgesehen.

Warschau ist das größte polnische Zentrum der Wissenschaft und Kultur. An den zwölf Warschauer Hochschulen studieren gegenwärtig über 60 000 Studenten. In Warschau haben die höchsten Behörden der Polnischen Akademie der Wissenschaften, der größte Teil der Institute, der wissenschaftlichen Organisationen und Gesellschaften ihren Sitz. Das Programm für die Entwicklung von Warschau sieht unter anderem den Bau eines wissenschaftlichen Gebäudekomplexes am Wislaufer sowie die zügige



8

Modernisierung und den weiteren Ausbau der Warschauer Hochschulen und Institute vor.

In Warschau befinden sich Reisebüros und Vertretungen der internationalen Reisebüros wie auch zahlreiche Gesellschaften für Touristik. Die Hauptstadt ist ein beliebtes Reiseziel der polnischen Bürger, sie wird von immer mehr ausländischen Gästen besucht.

Im Programm der Umgestaltung von Warschau sind der Bau neuer und die Modernisierung alter Hotels und Gaststätten wie auch anderer Dienstleistungseinrichtungen für Touristen vorgesehen. In Warschau sind rund 780 000 Menschen beschäftigt, fast 140 000 von ihnen wohnen in der Nähe der Stadt und fahren täglich mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln zur Arbeit.

In der Hauptstadt wohnen vier Prozent der Gesamtbevölkerung Polens, hier werden 7,5 Prozent des Nationaleinkommens erwirtschaftet. Die meisten Arbeitsplätze in Warschau stellt nach wie vor der Verwaltungsdienstleistungsbereich im Zentrum der Stadt. Neugebaute Industriekomplexe entstehen vor allem für die Industriezweige Feinmechanik, Kraftfahrzeugtechnik und Elektronik. Außerdem ist ein Ausbau der Betriebe für optische und elektronische Erzeugnisse

9





10

8
Wohngebiet „Sadyba"

9
Ein neues Wohngebiet mit vorwiegend vielgeschossiger Bebauung

10
Wohngebiet „Zatrasie"

11
Wohngebiet „Sady Zoliborskie"

11



und Meßgeräte vorgesehen. Die Entwicklung und Technologie der erwähnten Industriezweige sind mit der Arbeit der wissenschaftlichen Institute und der Hochschulen eng verbunden. Das Programm sieht auch die Entwicklung der Konsumgüterindustrie vor. Andere Betriebe mit störender Industrie werden am Stadtrand errichtet.

Die Standorte des Wohnungsbaus in Warschau (meist in sich räumlich abgegrenzte Wohngebiete und Stadtteile) liegen vorwiegend an radial zum Zentrum führenden Verkehrstrassen.

77 Prozent der Bevölkerung Warschaus wohnen in Mehrfamilienhäusern. Dabei wurden 90 Prozent der Wohnhäuser in Warschau von Wohnungsbaugenossenschaften errichtet. Die Warschauer Wohnsiedlungen sind funktionell gegliedert und zeichnen sich durch einen gleichartigen Ausstattungsgrad an gesellschaftlichen Nachfolgeeinrichtungen ab. Es gibt keine Luxuswohnviertel und keine Slums. Die Warschauer Wohnkomplexe und -gebiete sind durch ein System von Grünanlagen verbunden. Einige der zahlreichen nach dem Kriege erbauten Wohnsiedlungen sind Sady Zoliborskie, Kepa Potocka, Zachodnie Aleje Jerozolimskie, Osiedle Batorego und der Wohnkomplex Powiśle. 23 Prozent der Bevölkerung wohnen in Einfamilienhäusern, die in Stadtrandnähe errichtet wurden. Gegenwärtig steigt der Bedarf nach diesen Häusern, und im Zusammenhang damit werden noch entsprechende Gebiete für den individuellen Wohnungsbau ausgewiesen.

Nach dem Krieg wurden über eine Million Wohnräume gebaut. Jedes Jahr werden ungefähr 18 000 Wohnungen ihrer Bestimmung übergeben, 1973 waren es 18 400. Der Bedarf an Wohnungen wird trotzdem noch nicht voll gedeckt. Das neue Programm sieht in den Jahren 1976 bis 1980 eine Realisierung von rund 120 000 Wohnungen bei immer steigendem Komfort vor, zur Zeit beträgt die Wohnfläche 15 m^2 je Einwohner. In der nahen Zukunft bekommt Warschau neue Wohnkomplexe, die in einer gewissen Entfernung von den intensiv bebauten Gebieten errichtet werden. Alle Wohnungen verfügen über Gas, Elektrizität, Warmwasser; Zentralheizungen sind in 75 Prozent der Wohnungen vorgesehen. Dieses weitreichende Programm ist nur durch eine Verbesserung und Rationalisierung der Arbeitsmethoden und -technologien im Bauwesen zu erreichen; die Baukombinate werden künftig über moderne Baumaschinen verfügen, außerdem werden auch neue Baustoffe und Technologien, die in der Kooperation mit befreundeten Ländern entwickelt wurden, eingeführt. All das ermöglicht eine abwechslungsreichere Gestaltung der Wohnsiedlungen, die bis jetzt etwas eintönig waren. Nach 1945 wurden neben den üblichen Wohnkomplexen auch solche typischen Gebiete errichtet wie die Mariensztat, die Altstadt und Wohnkomplexe in der Stadtmitte. Die Hochhäuser der „Sciana Wschodnia" (Westliche Wand) in der Marszalkowska verfügen über 1000 Wohnungen und einen Teil des Handelszentrums. Sie fanden große Anerkennung bei den Bewohnern, die die spezifische, dort herrschende Atmosphäre begrüßen.

Gleichzeitig mit den Wohngebäuden wird auch ein großes Netz an Dienstleistungseinrichtungen gebaut, wie Kinderkrippen und -gärten, Schulen, Gesundheitszentren u. a. Es werden auch Grünanlagen und Spielplätze für Kinder vorgesehen. Dagegen bilden Parkplätze und Garagen noch ein großes Problem, das bald gelöst werden müßte. Die letzten ausgeschriebenen Wettbewerbe brachten interessante Entwürfe für gesellschaftliche Zentren der Stadtteile Mokotów und Zoliborz. Auch für große stadtbezirkliche Zentren, wie das West- und Praga-Zentrum, bestehen bereits Vorstellungen. Ihre Realisierung ist im nächsten Fünfjahrplan vorgesehen.

Umbau des Warschauer Zentrums

Die Stadtmitte und das Zentrum spielen eine besonders wichtige, funktionelle, gesellschaftliche und räumliche Rolle. Im Ergebnis des Wiederaufbaus der zerstörten Stadtmitte entstand das neue Zentrum. Hier wohnen gegenwärtig über 200 000 Einwohner und arbeiten rund 300 000 Per-



12

13



12
Fußgängerpassage auf der Westseite der Marszalkowska

13
Blick auf das Kaufhaus „Super Sam"

14
Wohngebiet „Kepa Potocka"

15
Blick auf eine Typenschule im Stadtteil Wola

16
Aufbau des Wohngebietes „Sluzew nad Dolina", in dem 16 000 Warschauer wohnen werden

sonen. Die im Zentrum bereits errichteten Dienstleistungseinrichtungen werden von etwa 600 000 Kunden in Anspruch genommen. Hier haben Ministerien, Zentralämter, politische und gesellschaftliche Organisationen, Institute, Hochschulen, Kulturobjekte ihren Sitz. Hier befinden sich auch zahlreiche Hotels und Handelszentren. Ein Beispiel für eine überregionale Wirksamkeit ist die in den Jahren 1963 bis 1969 erbaute, die sogenannte Westliche Seite der Marszalkowska. Sie umfaßt einen Komplex Warenhäuser, zahlreiche Geschäfte, Cafés, Kinos, Hotels und Theater, vor allem aber auch Wohnhäuser. Für Fußgänger wurden schöne Passagen errichtet, und die Innenräume der Warenhäuser schaffen günstige Einkaufsmöglichkeiten für ihre Kunden.

Gleichzeitig mit dem Bau dieses Komplexes wurde ein Wettbewerb für die Entwicklung des ganzen Zentrums der Hauptstadt bis zum Jahre 2000 ausgeschrieben. Schon im kommenden Jahrfünft wird nach einem Entwurf, der mit dem ersten Preis ausgezeichnet wurde, der Ausbau des sogenannten „Westlichen Zentrums" (an der westlichen Seite des Kulturpalastes) beendet. Gegenwärtig wird bereits auf diesem Gebiet der Zentralbahnhof errichtet. In Kürze entstehen hier ein Hochhauskomplex und mehrgeschossige Fußgängerpassagen. Im Programm des Ausbaus des „Westlichen Zentrums" sind auch ein zentraler Abfertigungsdienst für Flugpassagiere, Hotels mit unterirdischen Parkplätzen für 5000 Autos und ein mehrgeschossiger Handels- und Unterhaltungskomplex vorgesehen. Die nächste Umbauetappe des Warschauer Zentrums umfaßt die an beiden Wisłaufern liegenden Stadtteile.

Im Ergebnis eines Wettbewerbs für das Praga-Zentrum wurde ein Entwurf ausgewählt, der eine sehr interessante Lösung darstellt. Die ziemlich attraktive Lage in der Nähe der Wisła und eines alten Binnenhafens schaffen günstige Bedingungen für ein Erholungs- und Dienstleistungszentrum.

Verkehrsprobleme

Trotz einer großen Erweiterung des Straßennetzes und des erhöhten Ausbaus der Verkehrsmittel wurden die Verkehrsprobleme der Großstadt noch nicht gelöst.

Im kommenden Jahrfünft wird der Bau der ersten U-Bahnlinie beendet. In Zukunft wird die U-Bahn das wichtigste Verkehrsmittel in Warschau sein.

Der Bau von neuen Verkehrsstraßen, die Beendigung der schon begonnenen Wisła-Magistrale und Lazienkowska-Trasse, die Modernisierung der schon bestehenden Straßen sowie der Bau von niveaufreien Kreuzungen und von Fußgängertunnels, ferner die Errichtung eines Zentralbahnhofs und eines zentralen Passagierflugdienstes


14


15


16



17

17
Moderne Verkehrswege an einer der Wisła-Brücken

18
Modell des Warschauer Zentrums für das Jahr 2000

19
Perspektivische Entwicklung der Warschauer Agglomeration. Lageplan

und nicht zuletzt auch die neuen Busfernverkehrsstationen verbessern und modernisieren im Laufe von fünf Jahren den Stadtverkehr.

Die städtebauliche Planung beschränkt sich nicht nur auf das Gebiet der Stadt Warschau und auf etwa 440 km² Fläche. Sie bezieht sich auf das größere Gebiet der hauptstädtischen Agglomeration, die mit Warschau ein einheitliches funktionelles Ganzes ergibt. Die Fläche der hauptstädtischen Agglomeration beträgt ungefähr 600 km², und es wohnen dort jetzt ungefähr 2 300 000 Einwohner.

Das grundsätzliche und rechtliche Dokument, das Bebauungsgebiete in der Stadt festlegt, ist der Perspektivplan, der in der Regel für die Zeit von 20 Jahren bearbeitet ist und alle fünf Jahre je nach Bedarf aktualisiert wird. Der Bezeichnung der grundsätzlichen Richtungen der Entwicklung in der Agglomeration und in der Stadt dienen Studien und Pläne, denen gewöhnlich eine Zeitspanne von 40 Jahren zugrunde gelegt wird. Instrumente der Steuerung der Entwicklung der Stadt und der Agglomeration sind fünf- oder zehnjährige Operativpläne, die eng mit der wirtschaftlichen Planung verbunden sind. Zur Zeit wird der Perspektivplan der hauptstädtischen Agglomeration bis zum Jahre 1990 bearbeitet, in den bereits prognostische Überlegungen einfließen.

Die letzte der aufeinanderfolgenden Aktualisierungen des Planes, die sich aus der regelmäßigen Folge der Planrevision ergibt, kam dem Bedürfnis entgegen, einen Plan zu erarbeiten, der die Entwicklung der Agglomeration der Hauptstadt für viele Jahre im voraus festlegen soll. Um eine solche Bearbeitung zu ermöglichen, griff man zu einer unkonventionellen Methode der Planung. Der Chefarchitekt von Warschau berief vier Arbeitsgruppen zur Entwicklung des Konzepts des Perspektivplanes der hauptstädtischen Agglomeration für das Jahr 1990 aufgrund des richtunggebenden Studiums.

Jede von vier Arbeitsgruppen der Architekten und Städtebauer hat in der Zeit von sechs Monaten eine Variantenlösung vorgelegt, die sich auf die grundsätzliche Voraussetzung der Entwicklung der hauptstädtischen Agglomeration stützte. Eine Analyse der verschiedenen Lösungen und die Auswahl der besten Vorschläge bilden die Grundlagen für die Bearbeitung des Entwicklungsplanes der hauptstädtischen Agglomeration bis zum Jahre 1990.

Für alle wichtigen städtebaulich-architektonischen Projekte werden in Warschau offene Wettbewerbe durchgeführt, die schon die Zahl 500 überschritten. Die größte Anziehungskraft dieser Wettbewerbe liegt in dem Prinzip, wonach der Preisträger sein Projekt auch für die Ausführung bearbeitet. Das ist eine große Chance besonders für die jungen Architekten, die in Wettbewerben Erfolge erringen.

Eine interessante Lösung brachte der im November 1972 entschiedene Internationale Wettbewerb für die städtebauliche Konzeption des Wohngebietes Gocław, zu dem Architekten aus Moskau, Leningrad, Budapest, Prag, Sofia, Berlin, Belgrad und drei Gruppen aus Warschau eingeladen wurden. Aus neun vorgelegten Arbeiten wurden die Entwürfe aus Belgrad, Moskau und Warschau ausgezeichnet (s. „deutsche architektur", Heft 8/1973).

Die Entwicklung der Warschauer Agglomeration

Der Grundgedanke des gegenwärtig bearbeiteten Planungskonzeptes für die Warschauer Agglomeration besteht in dem Ausnutzen der Vorteile, die sich aus der großen Konzentration des menschlichen Arbeits-, Wissenschafts- und Produktionspotentials solcher Agglomeration ergeben. Gleichzeitig setzen wir voraus, daß negative Aspekte der Konzentration, die in den meisten der ungestüm wachsenden Ballungsgebiete, besonders der kapitalistischen Welt, auftreten, durch sinnvolles Ausnutzen der Möglichkeiten der sozialistischen Planungswirtschaft vermieden werden. Der nächste Fünfjahrplan (1976 bis 1980) soll die Grundlagen der künftigen Gestaltung der Hauptstadt und deren Agglomeration schaffen, die dann den Bedürfnissen und dem Streben der modernen sozialistischen Gesellschaft gerecht werden.

Man schätzt die Bevölkerungszahl der Warschauer Agglomeration im Jahre 1990 auf mehr als 3 Millionen, allein in Warschau wird sie im Jahre 1980 auf 1 550 000 anwachsen. Diese Zahl der Bewohner bedeutet volles Ausnutzen des räumlichen Systems und der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur der Hauptstadt. Die weitere Entwicklung der Stadt muß also auch außerhalb der heutigen Verwaltungsgrenzen gesehen werden.

Um eine fühlbare Verbesserung der Dienstleistungen der Gastronomie und des Handels zu erreichen, wird das Investitionsprogramm auf diesem Sektor in den nächsten fünf Jahren auf das 2,5fache erhöht.

Die Bedürfnisse der Einwohner nach Erholungsmöglichkeiten steigen ständig. Für die Stadt Warschau wurde ein Komplexplan für den Bau der Erholungszentren angefertigt. Nach diesem Plan werden die schon angelegten Grünanlagen mit den neuerrichteten Rekreationszentren verbunden. Nach diesem Plan werden Mehrzweckerholungszentren gebaut, die die Bedürfnisse sowohl nach der alltäglichen als auch nach der festlichen Erholung das ganze Jahr über befriedigen sollen.

Der vorgesehene Zuwachs der Freizeit- und Erholungsbedürfnisse soll durch die Sicherung der Möglichkeit von Wochenendausflügen in die unmittelbaren Nachbargebiete der Agglomeration für 600 000 Personen befriedigt werden.

Die Bedingung für die Erfüllung dieses Programms ist die völlige Koordinierung der Planung und Realisierung der touristischen Einrichtungen, ihre Erweiterung und der Ausbau der Infrastruktur für den Wochenendverkehr. Auf dem Gebiet der Verbesserung der Verhältnisse für die aktive und passive Erholung in der Stadt stehen wir vor der Aufgabe, die über 4000 ha des dafür vorgesehenen Terrains wie auch die Grünanlagen von klimatischer Bedeutung dem Zweck der Rekreation gemäß zu bewirtschaften.

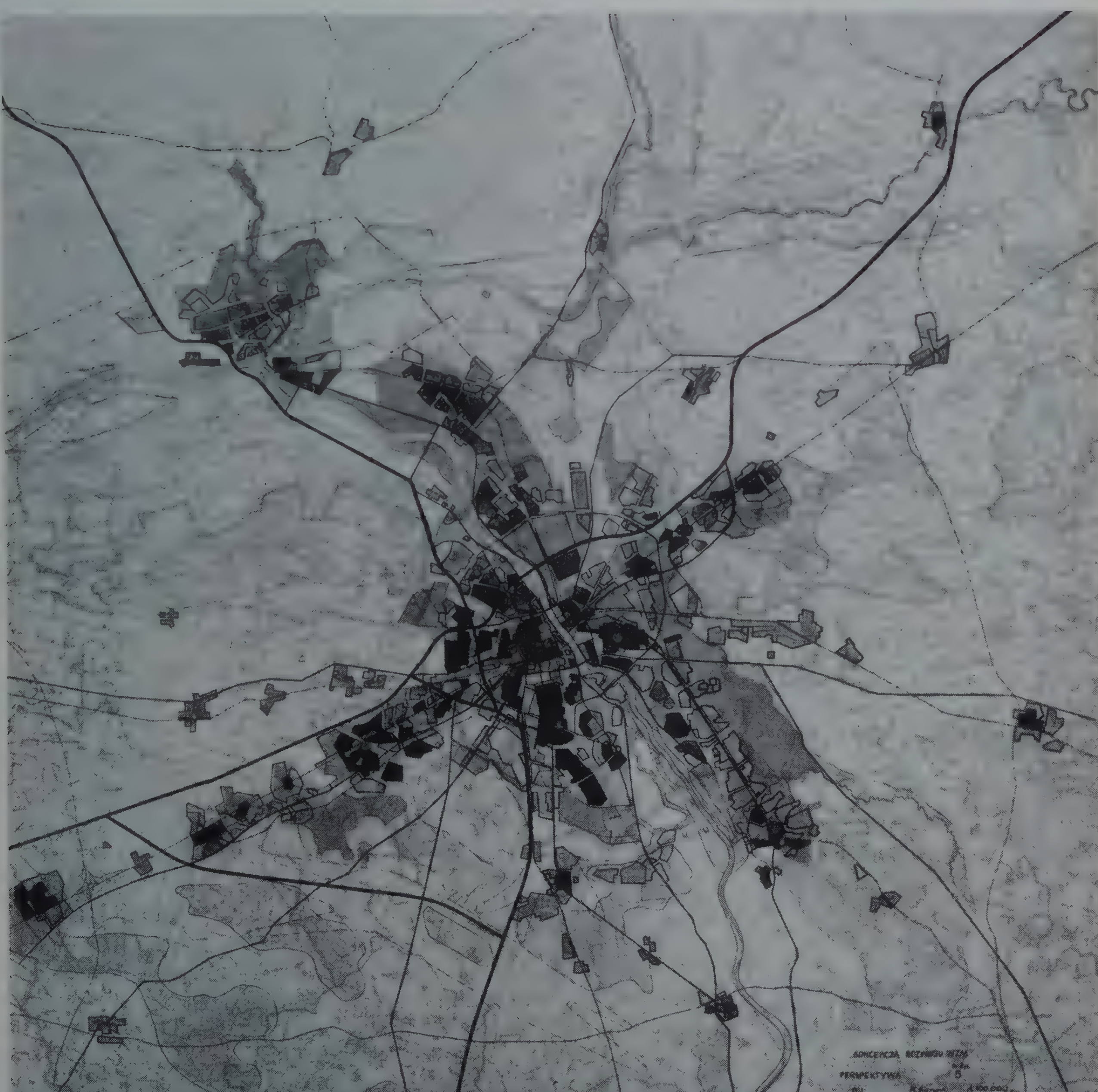
Wir sind uns klar darüber, daß das hier vorgestellte Programm der Entwicklungsarbeiten in Warschau sehr ehrgeizig ist und die Erfüllung seiner Aufgaben keineswegs leicht sein kann. Wir beginnen aber jetzt diese Mühe mit dem vollen Bewußtsein, daß es nötig ist, um die vorausgesetzten gesellschaftlich-wirtschaftlichen Ziele zu erreichen.

Wenn wir aber die menschenleeren Ruinen der Stadt von 1945 mit dem brodelnden Leben Warschaus des Jahres 1974 vergleichen, empfinden wir eine tiefe Genugtuung, daß wir Mitschöpfer sind des Sieges von Ideen friedlicher Arbeit über die Kräfte des Krieges und der Zerstörung.



18

19



Wiederaufbau der Altstadt von Wrocław

Dozent Dr. hab. inż. Olgierd Czerner, Wrocław

Der Wiederaufbau der Altstadt von Wrocław nach ihrer Zerstörung am Ende des zweiten Weltkriegs ist zweifellos eine der größten kulturellen Leistungen Volkspolens. Die überaus sorgfältige Planung für die Rekonstruktion der Altstadt ist Ausdruck der historischen Bedeutung der Stadt bei der Entwicklung der polnischen Nationalkultur. Diese Planung wurde unter Berücksichtigung der ökonomischen Möglichkeiten und vieler öffentlich geführter Diskussionen erarbeitet. Die Bürger Wrocławs unterstützten diese Pläne zum Wiederaufbau ihrer Stadt und trugen unter anderem durch freiwillige Arbeitseinsätze dazu bei, die Realisierung der einzelnen Vorhaben zu beschleunigen.

Wrocław entstand im 9. bis 10. Jahrhundert auf einer der Oderinseln. Bereits im Jahre 1000 befand sich hier der Sitz eines von Boleslaw Chrobry I. gegründeten Bistums und ein bedeutender Handelsplatz des frühen polnischen Staates. Im 12. Jahrhundert umfaßte die Ansiedlung auch die benachbarte Insel Piaskowa und das nördlicher gelegene Olbin. Anfang des 13. Jahrhunderts verlieh Henryk I. Brodaty der Ansiedlung das Stadtrecht. Die Folgen des Mongoleneinfalls im Jahre 1241 überwand die Stadt allmählich und wuchs ab 1300 erheblich. Auf den Flächen der sogenannten Neustadt entstand in funktioneller und räumlicher Hinsicht ein Handelszentrum mit Markt und Rathaus, Patrizier- und Handelshäusern. Seit Mitte des 14. Jahrhunderts war das am linken Ufer der Oder gelegene Wrocław – die gotische Stadt – von einer Befestigungsanlage umgeben, die aus zwei Mauern und zwei Gräben bestand. Der äußere Teil des Befestigungsgürtels wurde Anfang des 16. Jahrhunderts umgebaut und an der Schwelle vom 16. zum 17. Jahrhundert um weitere Festungsanlagen erweitert. Die Stadt Wrocław nahm zu jener Zeit eine Fläche von 165 Hektar ein und kam in Größe, Bevölkerungszahl und in der Ausprägung ihrer Architektur den damals größten Städten Europas gleich. Zur Zeit der napoleonischen Kriege wurden die Festungsanlagen abgetragen. Der äußere Graben blieb jedoch erhalten. Nach der vollen Entfaltung kapitalistischer Produktionsverhältnisse erhielt der Stadtbereich um den Graben eine neue Bebauung, wobei die alten Sakralbauten, das Rathaus und die Universität jedoch nach wie vor die Silhouette dieses Stadtbereichs prägten.

Der verbrecherische und militärisch sinnlose Beschluß der Faschisten, Wrocław in den

1



2



3





4

letzten Wochen des Krieges zur „Festung" zu erklären, fügte der Stadt unvorstellbar hohe materielle Verluste und Leiden zu. Viele einmalige Kulturdenkmäler gingen unwiederbringlich verloren. Von 600 Baudenkmälern wurden 400 restlos vernichtet. Von den übrigen 200 waren viele schwer zerstört, einige sogar zu 70 Prozent und mehr (z. B. der Dom und die Kirche der Allerheiligen Jungfrau Maria in Piasek). Die östlichen Bereiche des am linken Odraufer gelegenen Stadtteils in der Nähe des Platzes Nowy Targ und der Kirche Sw. Wojchiecha waren ein einziges Trümmerfeld.
Unmittelbar nach der Beendigung des Krieges begann man zunächst vor allem mit der Sicherung der Bausubstanz möglichst vieler, besonders großer Baudenkmäler. Wände wurden abgestützt und verankert, unversehrt gebliebene Gewölbe wurden mit Betonstützen abgesichert, Dachverbände oder Decken provisorisch oder dauerhaft eingefügt und wertvolle, künstlerische Details geborgen.



5



6

1
Das Rathaus nach der Restaurierung

2
Blick vom Rathausturm zur Dominsel im Jahre 1946

3
Blick vom Turm der Heiligen-Kreuz-Kirche auf die zerstörte Altstadt und die Insel Piaskowa

4
Historische Baudenkmäler der Dominsel und der Insel Piaskowa

5
Zerstörungen der Altstadt im Jahre 1945
A: völlig zerstört
B: teilweise zerstört
C: erhalten

6
Wrocław im Jahre 1587

Gleichzeitig wurden auch die ersten komplexen Rekonstruktions- und Restaurierungsarbeiten in Angriff genommen. Diese umfaßten vor allem das Rathaus, eines der schönsten nichtsakralen gotischen Baudenkmäler, und den Dom, die erste gotische Basilika Polens (die Grundmauern der Kirche sind romanisch). Noch heute sind viele ausländische Fachleute davon beeindruckt, daß es überhaupt gelang, ein derart schwer zerstörtes Bauwerk wiederherzustellen.

Es bestand Klarheit darüber, daß es nicht möglich sein würde, einen derart großen Stadtbereich, wie die Altstadt von Wrocław, in allen Teilen originalgetreu zu rekonstruieren. Um die historisch entstandene Silhouette zu erhalten, war vor allem die Wahrung aller städtebaulich dominierender Bauwerke und der Ensembles bildenden Bürgerhäuser notwendig. In enger Gemeinschaftsarbeit von Konservatoren und Baubetrieben wurden beeindruckende Erfolge erzielt, wenngleich es mindestens in den ersten Jahren des Wiederaufbaus nicht überall gelang, alle zerstörten Baudenkmäler rechtzeitig zu sichern.

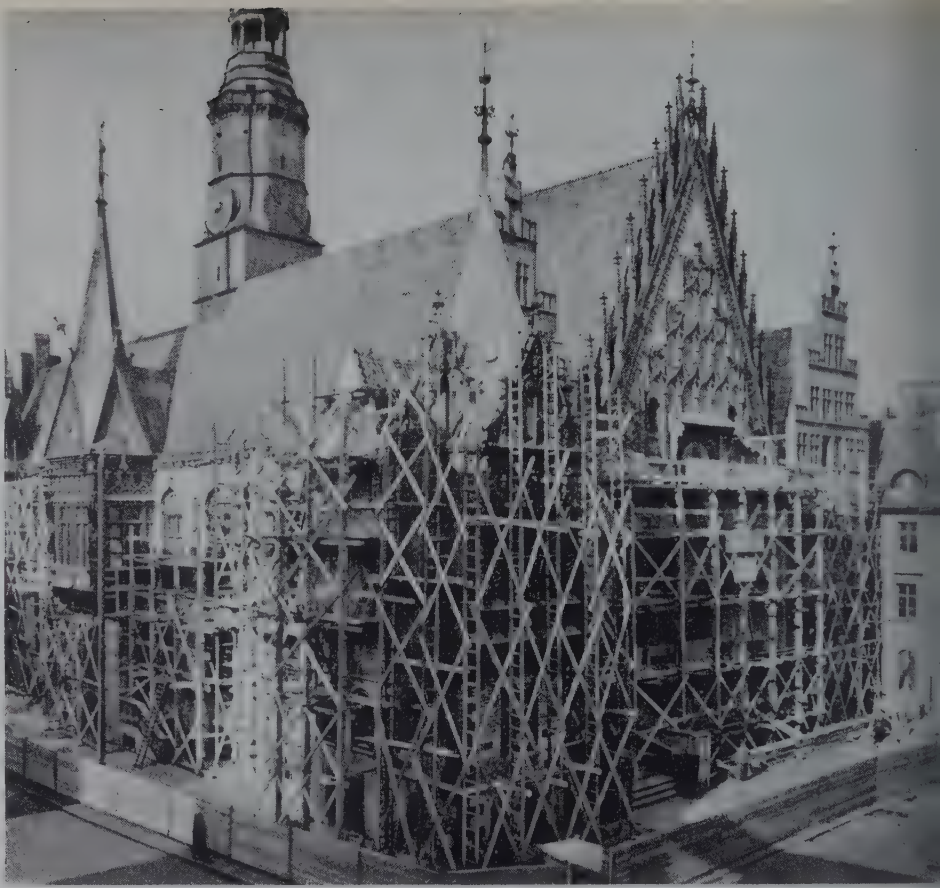
Besondere Sorgfalt wurde der Rekonstruktion der Bebauung um den Markt (Rynek) und um den Plac Solny geschenkt. Hier entschied man sich, die historisch entstandene Bebauung wiederherzustellen und in manchen Fällen sogar die Bauten in ihrer ursprünglichen romanischen bzw. gotischen Gestalt – ohne die hinzugefügten Beigaben späterer Stilepochen – zu rekonstruieren. Die Rekonstruktion beschränkte sich auf die Fassaden und die Innengestaltung der Erdgeschosse (manchmal auch der 1. Obergeschosse). In diesen Geschossen wurden beispielsweise eine Reihe von Dienstleistungseinrichtungen untergebracht. In den übrigen Geschossen befinden sich moderne Wohnungen. Kulturhistorisch wertlose Hinterhäuser und Seitenflügel wurden abgebrochen, um innerhalb der Bebauung Platz für Freiräume zu schaffen.

Durch die Rekonstruktion der Fassaden erhielten beide Plätze ihr altes „Gesicht" zurück und stellen heute besondere Anziehungspunkte der Altstadt dar.

Unmittelbar nach Beendigung der Arbeiten am Markt (Rynek) und Plac Solny wurden die Restaurierung und der Umbau zweier Ensembles von Bürgerhäusern in der Ulica Bialokórnicza und in der Ulica Psie Budy durchgeführt. Dabei gelang es, in bedeutendem Umfang die ursprüngliche Fassadengestaltung zu bewahren. Angesichts der fast vollständigen Zerstörung vieler Bürgerhäuser wurde die Wiederherstellung dieser beiden Komplexe zu einer wichtigen Aufgabe. Etwas später wurden 24 kleinere Bürgerhäuser restauriert, deren Standort sich in der Nähe der ehemaligen Schlächtereien befindet. Die Geschäfte im Erdgeschoß dienen jetzt dem Verkauf von Andenken und Kunstgewerbegegenständen.

Für den Wiederaufbau der fast gänzlich zerstörten östlichen Bereiche der Altstadt waren andere prinzipielle Überlegungen maßgebend. Es wurde der Beschluß gefaßt, die historisch entstandene Anlage des Straßennetzes und nach Möglichkeit die ehemaligen Raumbeziehungen zu belassen. Für die Bebauung dieses altstädtischen Bereichs wurden speziell angepaßte Projekte für neue Bauten entwickelt, die sich in ihrer Gesamtwirkung gut in diesen städtebaulichen Raum einordnen.

Der Plac Nowy Targ, dessen historische Bebauung völlig zerstört wurde, ist jetzt von Neubauten umgeben, die im Zusammenhang mit der neuen Gestaltung des Platzes



7

8



7
Die Restaurierung der Rathauspassage begann 1949

8
Blick auf die Westseite des Marktes nach dem Wiederaufbau

9
Restaurierter Innenraum der Kirche der Allerheiligen Jungfrau zu Piasek

10
Restaurierter Innenraum des westlichen Säulenganges im heutigen Architekturmuseum

11
Zustand des Innenraumes nach der Zerstörung

12
Montage der Stahlkonstruktion für die Restaurierung des Daches der Heiligen-Maria-Magdalena-Kirche (1961)

und der Anlage von Grünflächen einen angenehmen Eindruck vermitteln. Kritisch anzumerken ist hier jedoch ein gewisser Mangel an gesellschaftlichen Einrichtungen. Weniger gut gelungen ist die Bebauung der historischen Neustadt. Hier entstand auf dem Standort von drei ehemaligen Straßen mit historischer Bebauung eine neue große Schule für den östlichen Bereich der Altstadt.

Viele Baudenkmäler mit großem Volumen erhielten neue funktionelle Aufgaben, ohne die sie im Laufe der Zeit zu sehr kostspieligen Museumsstücken geworden wären. Im

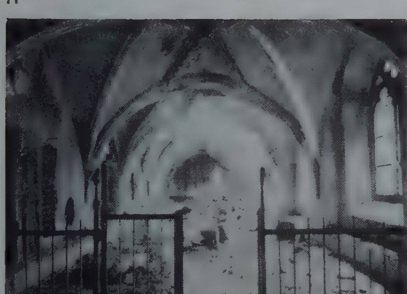


9

10



11



12



ehemaligen Kloster Szpitalnicy z Czerwona Gwiazda wurde zum Beispiel die Ossolineum-Bibliothek untergebracht, im Augustinerkloster hat der Staatliche Landkartenverlag seinen Sitz, und im Schloß Lesnica befindet sich ein Stadtbezirkskulturhaus, im Prämonstratenserkloster die Sektion Philologie der Wrocławer Universität, im Bernhardinerkloster das Architekturmuseum.

Im Verlaufe der Wiederherstellungs- und Restaurierungsarbeiten wurde eine Reihe oftmals außerordentlich wertvoller Entdekkungen gemacht, die neue Einblicke in die Entwicklungsgeschichte der polnischen Kunst erlauben. Besonders wertvoll waren jene, die aus dem frühen Mittelalter datieren. In der Zwischenzeit wurden romanische Gründungen einiger Sakralbauten Wrocławs und Restmauern der ersten in Stein erbauten Wohnhäuser nachgewiesen, ebenso der ursprünglich im gotischen Stil gestaltete Innenraum der Kirche der Allerheiligen Jungfrau Maria in Piasek – um nur einige Objekte einer großen Zahl von Freilegungen zu nennen. Die nach 1958 unternommenen, sich auf die Forschungsergebnisse und die heutigen Facherkenntnisse stützenden Restaurierungen der monumentalen Denkmäler stellen interessante Beispiele sowohl für die Fachwelt als auch für die Besucher der Stadt dar. Einige dieser Objekte, wie zum Beispiel die Kirche der Allerheiligen Jungfrau Maria in Piasek, wurden von der in- und ausländischen Fachwelt hoch eingeschätzt.

Der Wiederaufbau der Altstadt erfolgte stets im Rahmen des ökonomisch Möglichen. Er war erfolgreich im Sinne einer plastischen und historisch getreuen Wiederherstellung der Bauten und der sinnvollen Eingliederung neuer Bauten. Bauschaffende, Konservatoren und Stadtplaner haben in enger Gemeinschaftsarbeit viele Erfolge erreicht. In der nahen Zukunft aber werden sie mit dem gleichen Elan eine Reihe dringender Probleme zu lösen haben, die im folgenden kurz angesprochen seien.

Der Bereich der Altstadt ist ein besonderer Anziehungspunkt für die Touristen. Deshalb ist eine bessere Ausstattung der Altstadt mit Einrichtungen für den Tourismus erforderlich. In der Altstadt fehlt es an kulturellen und Dienstleistungseinrichtungen. Diese könnten durch eine überlegte Anpassung der Baudenkmäler an die touristischen Erfordernisse oder anstelle solcher Einrichtungen, die man außerhalb dieses Bezirkes ansiedeln kann, geschaffen werden. Ebenfalls verfügt die Altstadt über eine viel zu geringe Hotelkapazität. Auch das Verkehrssystem wird in naher Zukunft bedeutsame Veränderungen erforderlich machen. Gegenwärtig führen viele Linien des innerstädtischen Verkehrs durch die Altstadt. Das erleichtert zwar die Anfahrt zum Stadtzentrum, belastet jedoch die Verbindung der Stadtteile über das Zentrum. Auch die Denkmäler selbst leiden bei dieser starken Zusammenballung des Verkehrs. Deshalb wurden Projekte für neue Kommunikationssysteme erarbeitet, die den Markt vom Verkehr freihalten, deren Realisierung jedoch noch viel Zeit erfordert. Diese Systeme sind jedoch nicht vollkommen, denn sie trennen einzelne Denkmalkomplexe voneinander.

Man darf hoffen, daß im Rahmen des zur Zeit stattfindenden Wettbewerbes für das neue Zentrum von Wrocław Entwürfe unterbreitet werden, die diese Überlegungen berücksichtigen und eine harmonische Verbindung des neuen Zentrums mit den Denkmälern des Altstadtbereiches planen. Es gilt, neue städtebauliche Lösungen und Projekte zu entwickeln, die – aufbauend auf der 1000jährigen Tradition Wrocławs – eine akzeptable Synthese dieser Tradition und der Anforderungen an eine moderne, sozialistische Stadt darstellen.

Bergland, Stadt und Grünanlagen

Architekt Gulnara Karumidse,
Architekt Simon Kinzuraschwili

Naturschutz und Verbesserung der Umweltbedingungen sind heute ein weltumspannendes Problem höchster Aktualität.
Die nachfolgenden zwei Beispiele aus der städtebaulichen Praxis der Georgischen SSR berichten über die Nutzung von Berglandschaften bei der Gestaltung der Umwelt von Städten, die Begrünung städtischen und stadtnahen Geländes, die Einbeziehung solcher Territorien in das System städtischer Freizeitgestaltung und über Maßnahmen zur Sanierung der Umweltverhältnisse.
Georgien ist ein gebirgiges, malerisches Land, das eine reiche Pflanzen- und Tierwelt besitzt. Mehr als 80 Prozent des relativ kleinen Landes mit einer Fläche von etwa 70 000 km^2 ist von Gebirgsketten und Höhenzügen bedeckt. Niederungen gibt es lediglich im Westen an der Schwarzmeerküste in der Landschaft von Kolchis und im Osten, wo einige Flußtäler liegen, so das des Alazani, eingebettet in die Berge. Landschaft und Klima gehen von den feuchten küstennahen, subtropischen Gebieten des Westens allmählich über in die mäßig feuchten Gegenden und weiterhin in die trockenen subtropischen Gebiete des Ostens. Das üppige Grün von Kolchis verändert sich mit der wechselnden Höhenlage durch sämtliche Landschaftsgürtel bis zu alpinen Almwiesen, Gebieten ewigen Schnees und Gletschern. Ein Drittel des Ter-



1

2



3



4





5



6



7

1
Swaneti (im Westen des georgischen Berglandes). Beispiel für die Einbeziehung der Architektur aus dem späten Mittelalter in eine Berglandschaft

2
Tbilissi. Wohnhäuser am Kura-Fluß aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts

3
Plateau des jetzt bewachsenen Mtazminda-Berges

4
Tbilissi. Dieses Bild wurde zu Anfang der dreißiger Jahre unseres Jahrhunderts aufgenommen. Die Arbeiten an der Befestigung des Ufers der Kura wurden damals gerade begonnen, und die Abhänge des Mtazminda-Berges tragen keine Vegetation.

5
Tbilissi. Die Zedernallee auf dem Plateau des Mtazminda-Berges wurde gegen Ende der dreißiger Jahre angepflanzt.

6
Tbilissi. Schema des Generalplanes der Stadt
Autoren: Architekt G. Dshaparidse, Architekt A. Dshibladse, Architekt I. Tschenkeli und Architekt G. Schawdia.
Das Gelände der Grünmassive ist durch eine punktierte Linie umrissen. Die hervorgehobene Punktierung zeigt das bereits begrünte Gebiet.

1 Komsomol-Allee
2 Plateau des Mtazminda-Berges
3 Park des Sieges und Park am Tscherepasch-See
4 Park am Lissi-See
5 Park am „Meer von Tbilissi"

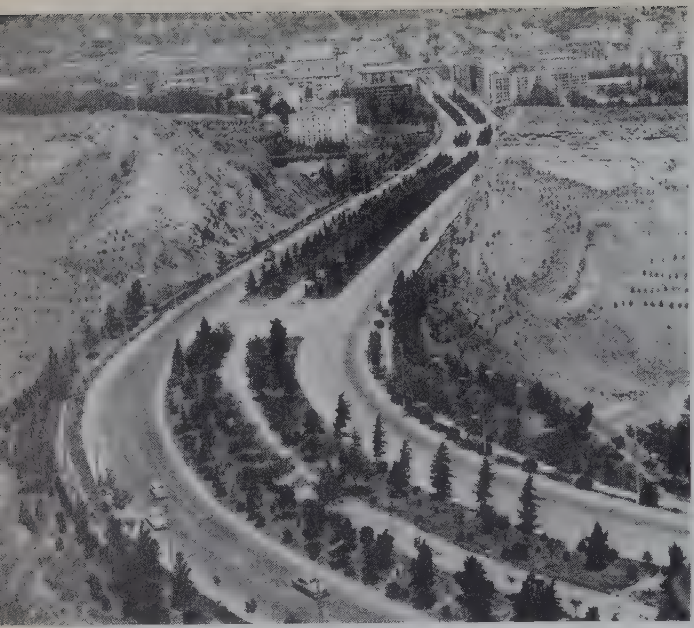
7
Tbilissi. Uferanlagen am Kura-Fluß

ritoriums von Georgien ist von Wäldern bedeckt. Im Westen des Landes ist die Bodenbedeckung mit grünen Gewächsen besonders dicht. Der Osten trägt eine geringere Bewachsung. Die Ursache dieser Verschiedenheit ist nicht allein in den klimatischen Bedingungen zu sehen. Im Laufe der letzten drei bis vier Jahrhunderte wurde das Land immer wieder von verheerenden Kriegen heimgesucht, so daß eine einwandfreie Pflege der ausgedehnten Waldmassive unmöglich war. Hinzu kommt noch, daß die Eindringlinge durch Einschlag und Brandlegung riesige Schäden an den Waldungen anrichteten.

Diese historischen Gegebenheiten haben dazu geführt, daß es auch heute noch in Georgien Landschaften gibt, die dringend einer Gesundung der Umwelt bedürfen.

Erst gegen Ende der zwanziger Jahre, das heißt bereits in den ersten Jahren nach der Errichtung der Sowjetmacht in Georgien, begann man planmäßig mit der Bewässerung der ausgetrockneten Landstriche im Osten des Landes – man schuf ein System von Bewässerungskanälen und legte eine Reihe von großen Wasserreservoirs – Staubecken für Wasserkraftwerke – an. Außerdem bemühte man sich um die Trockenlegung von Sumpfgebieten in den Niederungen von Kolchis. Diese Sümpfe waren als Malariaherde Jahrhunderte hindurch eine schwere Gefahr für die Gesundheit der Bevölkerung. Auch heute wird noch vieles für die Verbesserung des Klimas getan, und darüber hinaus ist man auch sehr um eine Veränderung der Landschaft bemüht. Teeplantagen und subtropische Kulturen im Westen und Weinberge und Obstgärten im Osten bedecken immer neue Geländebereiche. Die Grundbedingungen für die Aufforstung und für umfangreiche Arbeiten an der Erhaltung des vorhandenen Forstbestandes wurden geschaffen.

Ein interessantes Beispiel für die umfassende und zielbewußte Arbeit an der Verbesserung von Stadtlandschaften liefert die Hauptstadt der Georgischen SSR, Tbilissi, die jetzt nahezu eine Million Einwohner zählt. Diese uralte Stadtfestung wurde bereits im fünften Jahrhundert die Hauptstadt des Landes. Tbilissi liegt an den Ausläufern des kleinen kaukasischen Höhenzuges, wie ein Amphitheater senkt es sich an beiden Berghängen über ein Terrassengelände zu den Ufern des Flusses Kura (Mtkwara) hinab. Nach den Überlieferungen erstreckten sich noch bis in das 19. Jahrhundert hinein rund um die Stadt dichte, undurchdringliche Wälder. Der Festungswall „Narikala" schützte die Stadt gegen feindliche Überfälle. Die Stadtmauer zwängte das weitere Wachstum der Stadt in bestimmte Grenzen, die zu einer fort-



8



9

schreitenden Verdichtung der Bebauung führten.
Späterhin, besonders in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, breitete sich dann Tbilissi an beiden Ufern der Kura in der Richtung auf den Oberlauf dieses Flusses aus.
Heute bietet Tbilissi das Bild einer modernen Großstadt, in der sich neben dem technischen Fortschritt und einer stürmischen Entwicklung des Verkehrswesens sowie einer ständigen Zunahme des Volumens der Wohn- und Industriebebauung auch die negative Komponente der fortschreitenden Verdrängung der Natur aus dem Stadtbild bemerkbar macht.

Die klimatischen Bedingungen Tbilissis und der nahen Umgebung, die durch milde Winter und heiße, trockene Sommer gekennzeichnet sind, setzten dem freien Wachstum des Waldes Grenzen. Starke Hitze und die relativ geringe Ergiebigkeit der atmosphärischen Niederschläge hemmen die Entwicklung der Holzgewächse. Die Korrektur dieser Verhältnisse fordert einen enormen Arbeitsaufwand, der nur unter Einbeziehung umfangreicher Meliorationsarbeiten sinnvoll ist. Ungeachtet dessen bemüht man sich jedoch seit langem darum, das Stadtbild durch Grünpflanzungen schöner zu gestalten.
Tbilissi war durch seine dekorativen Gartenanlagen ebenso berühmt wie durch seine Urbanität. Auch heute wird in der städtebaulichen Praxis die Landschaft als wirksames Mittel bei der architektonischen Gestaltung der Stadt genutzt. Die eindrucksvolle natürliche Landschaft, das stark gegliederte Relief und die Denkmäler der nationalen Architektur verleihen dieser alten Stadt reizvolle Intimität und unwiederholbare Wesenszüge. In Georgien leben reiche, jahrhundertealte Traditionen in der Komposition von Architektur und Landschaft sowie in der Nutzung der Landschaft zur Verstärkung der emotionalen Einwirkung auf den Menschen, wobei die Harmonie des Ganzen ebenso wie die Maßstäbe, die die Umwelt setzt, stets gewahrt bleiben.

Bei dem Entwurf neuer Objekte streben die Baumeister Georgiens danach, überlieferte Arbeitsweisen im Einklang mit den Forderungen der Gegenwart weitgehend zu nutzen.
Die Einbeziehung der umgebenden Landschaft sowohl in die Raumstruktur der Stadt als Ganzes als auch in die Gestaltung einzelner architektonischer Ensembles wurde schon bei der Aufstellung des Generalplanes von Tbilissi in den dreißiger Jahren berücksichtigt. Angesichts der Tatsache, daß die historischen Parks und Waldungen in der nächsten Umgebung dem zügellosen Wachstum der Stadt während der kapitalistischen Periode ihrer Entwicklung und dem verantwortungslosen Verhalten der damaligen Stadtverwaltungen zum Opfer gefallen waren, legte der Generalplan eine Reihe von Maßnahmen fest, die auf die Beseitigung dieser Schäden zielten:

- Wiederherstellung der Vegetation
- Aufforstung der Berghänge, die die Stadt umgeben
- Aufbau großer Parkmassive (als ein anschauliches Beispiel sei hier der Park auf dem Plateau des Mtazminda-Berges angeführt)
- Schaffung künstlicher Wasserbecken (z. B. des Stausees „Meer von Tbilissi“) sowie die Nutzung vorhandener kleinerer Seen und der Uferbereiche der Kura durch Anpflanzung von Uferparks und Anlegung von Uferstraßen.

Der zweite Weltkrieg verzögerte die Ausführung aller dieser Pläne.

Im Zusammenhang mit grundlegenden Wandlungen in der Planungsstruktur der Stadt, wie sie sich aus den modernen Grundsätzen der sozialistischen Urbanisierung — Verbesserung der Arbeits-, Lebens- und Freizeitbedingungen für die werktätige Bevölkerung — ergeben, wird gegenwärtig ein System von Grünanlagen aufgebaut, das in dem neuen, 1970 bestätigten Generalplan von Tbilissi vorgesehen ist.

Das Projekt sieht vor, ein einheitliches System von Grünanlagen zu schaffen, das alle Planungsbereiche umfaßt und alle Arten von Anpflanzungen einschließt. Das Gefüge dieses Begrünungssystems setzt sich aus vier Grundelementen zusammen:

- Ein breiter Ring von Grünanlagen, der das gesamte Territorium der Stadt hufeisen-

10



8
Guramischwili-Straße. Verbindungsmagistrale zwischen zwei neuen Wohnbezirken; im Jahre 1958 wurde die Straße in den Berg gebaut. Die kahlen Hänge der Schluchten werden mit Nadelgehölzen bepflanzt.

9
Tbilissi. Schota-Rustaweli-Prospekt, die Hauptstraße der Stadt

10
Tbilissi. Restaurant „Aragwi" an der Uferpromenade. Das Gebäude ist gut in die Landschaft eingegliedert.
Architekt O. Matschabeli, Architekt A. Rewasischwili, Architekt A. Tschikwadse, Architekt S. Zereteli

11
Das Theater Muskomedi wurde 1965 fertiggestellt.
Architekt O. Litanischwili, Architekt T. Mascharschwali, Architekt K. Guruli

12
Tbilissi. Ein Teil der Uferstraße

13
Teich vor dem Restaurant „Argawi" in Tbilissi



11

förmig umschließt und in seinem nördlichen Abschnitt am „Meer von Tbilissi" ausläuft.

Dieser Ring wird an den felsigen Abhängen der Berge und Schluchten angelegt und schließt bereits vorhandene Waldstücke und Parks ein. In ihn werden wertvolle natürliche Komplexe eingegliedert, die aus verschiedenen, an die Bergtäler und Seen angrenzenden Waldstücken, Höhenzügen, Felsgruppen und Denkmälern der nationalen Architektur bestehen.

■ Der an die Konturen der Stadt angelehnte Grüngürtel geht in die Grünmassive der Stadt- und Landschaftsparks und in die Freizeitbereiche über, die die Stadt umgeben.

Von der in einer engen Schlucht gelegenen Stadt sind diese Gebiete der Bevölkerung über Straßen, Seilhängebahnen und Zahnradbahnen leicht und rasch zugänglich. Die Entfernungen zwischen den Parks und der Stadt betragen im Höchstfall 1 km.

Die vorhandenen ausgedehnten Grünmassive sind auch ein wesentlicher Faktor für die Organisation eines Systems von großen Parks in den wichtigsten Freizeitgebieten:

▪ Ein Park und Waldpark auf dem Mtazminda-Berg, der eine Fläche von 800 ha bedeckt

▪ Ein Freizeit- und Erholungsgebiet am Lissi-See, das in seiner Gesamtfläche von 3000 ha das Gelände für einen Stadtpark, einen zoologischen Garten und einen Waldpark umschließt

▪ Ein Freizeit- und Erholungsgebiet am „Meer von Tbilissi". Auf einer Gesamtfläche von 5000 ha befinden sich hier ein Kinderpark, ein Sportpark und verschiedene Waldparks, die sich bis in das künftige Stadtzentrum hinein erstrecken.

■ In der Planungsstruktur der Stadt werden die Uferbereiche des Kura-Flusses weitgehend genutzt. Auf diesem Gelände werden Parks, Gärten, weiträumige Plätze und von Grünanlagen eingefaßte Verkehrsstraßen geschaffen. Auf diese Weise wird beabsichtigt, die Elemente der natürlichen Landschaft in das Gebiet der städtischen Bebauung überzuleiten.

■ In das System dieser umfangreichen Begrünungselemente werden kleinere, bereits vorhandene oder noch zu schaffende Grünräume eingefügt. Sie dienen in der Gesamtlandschaft der Stadt als Verbindungselemente zwischen den Park- und Waldparkanlagen und den Wasserbecken, die sie zu einer einheitlichen Gesamtkomposition zusammenfügen.

In dem Planungsentwurf ist weiter eine gleichmäßige Verteilung von Grünelementen innerhalb der Bebauungszone vorgesehen. Hierbei handelt es sich um Gartenanlagen in den Wohnbezirken, Grünflächen auf den großen Plätzen und Boulevards sowie um die Begrünung der Straßen im gesamten Bebauungsgelände der Stadt. Somit werden den Fußgängern ununterbrochene Verbindungen entlang den „grünen Korridoren" der Stadt geboten.

Bis zum Jahre 1975 wird die Fläche der gesellschaftlichen Grünanlagen je Einwohner

12



13



15 m² und bis zum Jahre 2000 24 m² erreichen. Der gesamte Grünbestand wird sich dementsprechend bis zu den genannten Jahren über Flächen von 1500 ha bzw. 3000 ha erstrecken.

So hat man mit der Anlage eines Landschaftsparks an den Hängen der Trialetski-Höhe im Südosten von Tbilissi bereits begonnen. Der Landschaftspark wird die Verbindung zwischen dem vorhandenen Park der Kultur und Erholung auf dem Mtazminda-Berg mit dem Park des Sieges im Bezirk Bake herstellen.

Auf dem Plateau, auf dem sich auch die Bergstation der Zahnradbahn befindet, wurde im Jahre 1932 ein Park mit einer Fläche von 115 ha angelegt. Die enge Verbindung zwischen Landschaftsrelief und Anpflanzungen, die gelungene Wahl des Standortes für Aussichtsflächen, die einen weiten Blick über die gesamte Stadt eröffnen, schattige Alleen und mit Blumen geschmückte Freiflächen sowie der natürliche Charakter des Parks ließen dieses Gelände rasch zu einem beliebten Erholungszentrum der Großstädter werden. Da der Park 300 m über dem Niveau der Stadt liegt, wurde er durch eine Seilhängebahn, eine Zahnradbahn und eine Zufahrtsstraße leicht zugänglich gemacht.

Der Park des Sieges gehört zu den größten Anlagen dieser Art, die in der letzten Zeit in Georgien geschaffen wurden. Er besteht aus einem ebenen und einem hügeligen Teil, umschließt den Tscherepasch-See und stellt die Verbindung zur Waldparkzone her. Der architektonisch-gestalterische Akzent dieses Parks liegt auf dem zentralen Plateau mit einer Gruppe von Wasserfällen und Springbrunnen. Eine Drahtseilbahn verbindet den Tschawtschawadse-Prospekt und den Park des Sieges mit dem Tscherpasch-See. An seinem Ufer befinden sich Badestrände, Bereiche für die Erholung, Cafés, Kioske, Bogengänge und Aussichtsflächen. Die Berghänge sind mit dichten Anpflanzungen, vorwiegend von immergrünen Pflanzen, bedeckt. Diese Hänge sind von verschiedenen Punkten der Stadt aus gut sichtbar. Gleichzeitig ist das Parkgelände am Tscherepasch-See ein Zwischenglied zwischen dem Mtazminda-Park und dem Park des Sieges.



14



15

Ein Beispiel für die Nutzung von Grünbereichen, die für die Wohnbebauung ungeeignet sind, ist die Anlage eines Parks mit einer Gesamtfläche von 100 ha im Bezirk der 26 Kommissare am Ufer des Kura-Flusses. Die sumpfige und häufig überschwemmte Flußniederung konnte durch Entwässerungsarbeiten zu einem Erholungsgebiet für 5000 Bürger umgestaltet werden.

Nach dem Generalplan ist der Aufbau neuer Wohnbezirke und Wohngruppen vorgesehen. Um optimale Lebensbedingungen für die Bevölkerung zu schaffen, wird mit der Realisierung des Bauvorhabens gleichzeitig die Begrünung des Geländes vorgenommen. Die Nutzung des natürlichen Bodenreliefs, die Anreicherung der Landschaft mit wertvollen Arten dekorativer Bäume, Sträucher, mehrjährig blühender Pflanzen usw. sowie auch die weitreichende Anwendung der vertikalen Begrünung erlauben die Schaffung einer Umwelt, die modernen hygienischen und ästhetischen Anforderungen in höchstem Maße gerecht wird.

Als Beispiel für derartige Vorhaben können die im Aufbau befindlichen Wohnkomplexe von Awtschala-Gldani und Awschniani genannt werden. Hier wurde für die Nutzung von Schluchten und für die Wohnbebauung ungeeignetem Gelände als Grün- und Parkanlagen eine interessante planerische Lösung gefunden.

Ein anderes Beispiel für die Herstellung guter und gesunder Lebensbedingungen in einer Stadt und ihrer Umgebung durch die Verbindung komplexer Grünanlagen mit der Bebauung ist in Cchaltubo geschaffen worden. Diese Stadt, die durch ihre Radonthermalquellen bekannt ist, entbehrte jeglicher Anziehungskraft, da in ihrer Umgebung nur eine überaus dürftige Vegetation vorhanden war. Das Flüßchen Cchaltubo, das sie durchfließt, war völlig versumpft. Hinzu kamen noch sehr ungünstige klimatische Bedingungen. So konnte sich die Stadt nicht zu einem Kurort entwickeln, obgleich die heilenden Eigenschaften des Thermalwassers eine Grundlage hierfür geboten hätten. In den Jahren der Sowjetmacht wurde Cchaltubo zu einem Kurort entwickelt, der allen Ansprüchen genügt und weit über die Grenzen der Sowjetunion hinaus bekannt geworden ist. Dieses Vorhaben wurde in den dreißiger Jahren mit der systematischen wissenschaftlichen Untersuchung der geologischen, hydrogeologischen und klimatischen Verhältnissen begonnen und die medizinischen Eigenschaften des Radonthermalwassers überprüft. Die Ergebnisse aller dieser Untersuchungen lieferten eine verläßliche Grundlage für die Wachstums- und Entwicklungsplanung und ermöglichten die Aufstellung eines Generalplanes für den Bau eines Kurortes.

Zunächst wurde im Nordosten des Geländes ein Staudamm errichtet und durch Anlage von Ableitungskanälen die Regulierung des Flusses Cchaltubo erreicht. Durch Trockenlegung der Sümpfe wurde die Malariagefahr völlig gebannt. Heute weist die Stadt ein gesundes Klima auf. Ein künstlicher See wurde geschaffen, der jetzt ein beliebtes Wassersportzentrum ist.

In dem ovalen Tal entstand eine sogenannte Kurzone mit einem weitläufigen Park. Auf den Hügeln, die die Kurzone umgeben, befinden sich die Sanatorien, in dichte Grünanlagen eingebettet. Das radiale Ringsystem der Planung ist durch das Oval des Tales und das Netz der Wasserableitungskanäle vorgegeben. Es gelang, gut gegliederte, allen medizinischen Anforderungen entsprechende Kuranlagen im Zentrum einer Gesamtstruktur anzuordnen, die im Osten, Norden und Westen von dem Bereich der Sanatorien umgeben ist und an die sich nach Süden das Wohngebiet der Stadt anschließt. Der gesamte Kurort wirkt heute als großes, geschlossenes Grünmassiv.

Abschließend soll noch auf den umfassenden Komplex von Maßnahmen hingewiesen werden, die laut Beschluß des ZK der Kommunistischen Partei Georgiens und des Ministerrates der Georgischen SSR während der nächsten Jahre durchzuführen sind. Hiernach sind die Grünzonen rund um die Städte Tbilissi und Rustawi weiter auszudehnen, intensive Anstrengungen mit dem Ziel der Gesundung der Umweltbedingungen zu unternehmen und optimale Voraussetzungen für die Erholung der Werktätigen zu schaffen. Im Zeitraum von 1973 bis 1980 sollen etwa 90 000 ha aufgeforstet werden. Gemessen am mittleren Jahres-Volumen

14
Detail aus dem Park an der Staatlichen Universität in Tbilissi
Architekt: M. Koberidse

15
Verkostungssaal im Institut für Weinbau und Kelterei in Tbilissi. Auf die dekorative Gestaltung der Treppe wurde besonderer Wert gelegt. Die Krüge sind archäologische Funde.

16
Der Schota-Rustaweli-Prospekt in Tbilissi. Eine mittelalterliche Skulptur wurde in die Freiflächengestaltung einbezogen.

17
Cchaltubo. Im Tal wurde der Kurpark angelegt, die Sanatorien wurden auf dem Hügel errichtet

18
Cchaltubo. Schema des Generalplans (erster Generalplan aus den dreißiger Jahren)
Autoren: Architekt N. Sewerow, Ingenieur P. Mamradse
Zweiter Generalplan aus den fünfziger Jahren
Autoren: Architekt I. Saalischwili und Architekt W. Kedia

1 Kurbereich
2 Park am künstlichen See
3 Sanatorienbereich

19
Cchaltubo zu Anfang der zwanziger Jahre



16

dieser Arbeiten, wird hiermit das Volumen der letzten zwei Jahre des IX. Fünfjahrplanes um das Doppelte überschritten.

Der Bau von Autostraßen zur Erschließung der Grünzonen wird ausgeweitet. Bis zum Jahre 1990 ist der Bau von 1300 km solcher Straßen vorgesehen. Sie sollen die Ausführung der Forstarbeiten erleichtern und gleichzeitig die Zugänglichkeit der Gebiete für die Erholungsuchenden verbessern. Unter Einbeziehung bereits vorhandener Waldmassive wird der 31 000 ha umfassende Nationalpark von Sagurama geschaffen.

Der bereits erwähnte Beschluß sieht auch die Erweiterung von Projekten für die Anlage von Grüngürteln um andere Städte der Georgischen SSR vor.

Alle diese umfangreichen Arbeiten sind bereits in vollem Gange. Diese Beispiele aus der praktischen Arbeit an der Verbesserung der Umweltbedingungen, die auch rationelle Lösungswege für eine solche Aufgabe unter den Voraussetzungen einer Gebirgslandschaft beschreiben, demonstrieren anschaulich die Erfolge des sozialistischen Städtebaus in der Georgischen SSR.

17



18



19





1

Die sozialistische Landwirtschaft verändert das Dorfbild

Prof. Dipl.-Arch. Konrad Püschel, Weimar

Ein Rückblick auf den Werdegang unserer sozialistischen Landwirtschaft läßt den mühevollen und komplizierten Weg deutlich werden, den die mit der Arbeiterklasse der DDR eng verbündeten Genossenschaftsbauern gingen, um die Erfolge zu erringen, die heute uns allen zugute kommen.

Der vom VIII. Parteitag vorgezeichnete Weg führt aber weiter und stellt für die Endphase des Fünfjahrplanes Aufgaben, die unter anderem das Ziel haben, die industriemäßige Produktion in der Landwirtschaft stärker durchzusetzen und weiterzuentwikkeln. Das Mitglied des Politbüros des ZK der SED, Gerhard Grüneberg, konkretisierte die bevorstehenden Aufgaben, indem er ausführte, daß die sozialistische Intensivierung der Landwirtschaft den gesellschaftlichen Sinn und Zweck habe, das Nahrungsgüterpotential der sozialistischen Gesellschaft kontinuierlich zu entwickeln, die gesamte Lebensweise auf dem Lande neuzugestalten und die Unterschiede zwischen Stadt und Land noch weiter einzuschränken (1).

Seit Jahren wirkt das Entwicklungsprogramm der sozialistischen Landwirtschaft als eine revolutionäre Kraft ersten Ranges. Es löst nicht nur wirtschaftliche Vorgänge größten Ausmaßes aus, sondern erfaßt und verändert alle Lebensbereiche bis hin zur persönlichen Sphäre. Diese fortschreitende Entwicklung der sozialistischen Landwirtschaft kommt besonders deutlich auch in baulichen Investitionen zum Ausdruck. Um rationeller zu wirtschaften und die Erträge zu steigern, um den neuen Produktionsverhältnissen adäquate Produktionsmethoden einführen zu können, mußte der Hauptanteil baulicher Investitionen zunächst und vorzugsweise dem Aufbau moderner Produktionsstätten vorbehalten bleiben. Mit der zunehmenden Verbesserung der landwirtschaftlichen Produktionsmethoden und mit der Vertiefung vielfältiger Kooperationsbeziehungen treten aber im ländlichen Gebiet, in Dörfern und Landschaften neue Kräfteverhältnisse in Erscheinung, die zu einer weitgehenden Annäherung der Entwicklung aller Bereiche führen. Eine einheitliche Gesamtentwicklung, die mit der Verwirklichung neuer Planvorstellungen tief in die bestehende Gebietsstruktur und in die vorhandene ländliche Bausubstanz einzugreifen gezwungen ist, muß deshalb besonders sorgfältig Altes und Neues zueinander in Beziehung bringen. Im Gesamtgefüge von Landschaft und Siedlung, von Natur und Bauwerk dürfen keine entstellenden Unvollständigkeiten oder unheilbare Wunden verbleiben. Eine Analyse der Zusammenhänge zwischen der Entwicklung sozialistischer Neuanlagen und dem verbleibenden bäuerlichen Altbestand zeigt folgende generellen Wesensmerkmale:

■ Die sozialistische Landwirtschaftsentwicklung greift verändernd in das ländliche Gebiet ein.

Die Kleingliederung landwirtschaftlicher Nutzflächen wurde mit der Gründung landwirtschaftlicher Produktionsgenossenschaften vor mehr als einem Jahrzehnt endgültig beseitigt. An die Stelle bäuerlicher Flurzersplitterung trat die Genossenschaftsflur, die in der Regel die Bestellfläche jeweils nur einer LPG umfaßt. Die gewachsenen kooperativen Beziehungen führten zur Vereinigung der Fluren mehrerer benachbarter LPG zum Beispiel auf dem Gebiet der Pflanzenproduktion mit dem Ziel, die Arbeitskräfte rationeller, intensiver und kontinuierlicher für die Steigerung des Pflanzenertrages einsetzen zu können. Welche hohe Bedeutung den kooperativen Abteilungen Pflanzenproduktion beigemessen wird, geht aus der Einschätzung hervor, die Gerhard Grüneberg gegeben hat, in der er die kooperativen Abteilungen Pflanzenproduktion als das Neue, das Revolutionäre im gesellschaftlichen Entwicklungsprozeß der Landwirtschaft bezeichnet, das mit allen Mitteln und Kräften gefördert werden muß und denen die ganze Fürsorge und Unterstützung unserer Partei zu gelten hat (2).

Wie aus seinen Ausführungen weiter hervorgeht, wird die Herausbildung und Festigung kooperativer Abteilungen Pflanzenproduktion als ein großer gesellschaftlicher und ökonomischer Fortschritt betrachtet, der dem Übergang von der bäuerlichen Einzelwirtschaft zur genossenschaftlichen Produktion in keiner Weise an Bedeutung nachsteht (3).

Und überall dort, wo diese Abteilungen entstanden sind, wurden sie sehr rasch zu feststehenden Begriffen für zusammengehörende landwirtschaftliche Wirtschaftsbereiche und für eine neue Territorialgliederung des ländlichen Bereiches.

Typisch in diesem Zusammenhang ist zum Beispiel die Entwicklung im Bezirk Erfurt. Hier bestehen in allen Landkreisen kooperative Abteilungen Pflanzenproduktion. Ohne die Selbständigkeit der beteiligten landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften zu beeinträchtigen, organisierten die in diesem Bezirk günstig zueinander gelegenen LPG solche Abteilungen. Die im Jahr 1968 einsetzende Gründung von Gemeindeverbänden stützte sich im Bezirk Erfurt bisher ausschließlich auf Wirtschaftsbereiche dieser Abteilungen. Die Wirtschaftsfläche einer kooperativen Abteilung Pflanzenproduktion ist somit deckungsgleich mit dem Territorium des zugehörigen Gemeindeverbandes und seinen Dörfern und Gemeinden.

Die Überwindung mittelalterlicher Feldzersplitterung durch die Herausbildung von LPG-Fluren und deren Vereinigung zu großflächigen kooperativen Abteilungen Pflanzenproduktion, die, wie die Situation im Bezirk Erfurt und in anderen Teilen der Republik beweisen, eine sehr gewichtige Grundlage für die Gründung von Gemeindeverbänden darstellen, sind Ausdruck der ständigen Entwicklung unserer sozialistischen Agrarpolitik, die das Ziel verfolgt, die vorhandenen landwirtschaftlichen Flächen optimal zu nutzen. Mit den kooperativen Ab-

teilungen wurden stabile Wirtschaftsbereiche geschaffen, die zur Bildung von Siedlungssystemen unterster Ordnung, zu Gemeindeverbänden, anregen (4).

■ Die sozialistische Landwirtschaftsentwicklung trägt zur Ordnung und Festigung des Siedlungsnetzes bei.

Mit der zunehmenden Intensivierung der landwirtschaftlichen Produktion entstehen zahlreiche neue Großanlagen und Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen. Die Konzentration solcher, sich im Kooperationsprozeß ergänzender moderner Arbeitsstätten an einen geeigneten Standort wird heute der früher oft geübten Dezentralisation und wahllosen Standortbestimmungen vorgezogen. Meist am Rand von Großdörfern oder Landstädten angesiedelt, lassen die neuen Anlagen die Standortsiedlungen zu Zentren und Schwerpunkten der Wirtschaft anwachsen. Ihr Wert wird noch erhöht, wenn sie gleichzeitig die Bedeutung eines Siedlungszentrums besitzen.

So bestimmt die Entwicklung der sozialistischen Landwirtschaft auch die Entwicklung der ländlichen Siedlungen. Sie läßt einerseits geeignete Standorte zu Zentren der Wirtschaft werden und fördert ihren Siedlungswert, entscheidet andererseits darüber, daß andere Dörfer künftig ihren Charakter ändern werden. Auf diese Weise beeinflußt die sozialistische Landwirtschaft aktiv die Ordnung und Festigung des Siedlungsnetzes hat entscheidenden Einfluß auf die Gliederung ländlicher Gebiete, „bewertet" ländliche Siedlungen und trägt dazu bei, die Unterschiede zwischen Stadt und Land weiter zu verringern.

■ Die sozialistische Landwirtschaft verändert das Dorfbild.

Der modernen Betriebswirtschaft vermögen die Enge des alten Dorfes und die Kleinräumigkeit des bäuerlichen Gehöftes nicht mehr zu genügen. Das alte bäuerliche Wohnhaus kann aber in vielen Fällen durch Um-, Aus- und Erweiterungsbau modernisiert und damit den erhöhten Anforderungen der Bewohner noch gerecht werden. In Wirtschafts- und Siedlungszentren sowie in Schwerpunkten der Erholung, des Gesundheitswesens, der Erziehung oder anderer Einrichtungen entstehen als Folge des Entwicklungsprozesses der Landwirtschaft Neubauten für eine Reihe von Funktionen. Diese Neubauten prägen immer stärker das Bild dieser Gemeinden als Schwerpunkt des sozialistischen Aufbaus. Aber auch die zahlreichen kleineren Dörfer, in denen keine Zunahme der Einwohnerzahl zu erwarten ist, bedürfen der Aufmerksamkeit der Planung. Auch hier verlieren alte Wirtschaftsgebäude, die von jeher Gestaltungselemente des Dorfes waren, ihre ursprüngliche Bedeutung. Es entstehen Lücken, die nicht durch andere Bauwerke geschlossen werden. Die alten Siedlungsformen mit ihren früher typischen Platz- und Straßenräumen verändern sich, wobei die Wohngebäude allein nicht mehr in der Lage sind, die Gestalt des Dorfes zu erhalten.

Dieser komplexe Entwicklungsweg unserer Landwirtschaft stellt uns zwei bedeutende Aufgaben.

Die eine Aufgabe besteht darin, die sozialistische Entwicklung in den Dörfern und Landstädten mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln auch baulich zum Ausdruck zu bringen, ihr optimale Standorte zu sichern und einen Charakter zu geben, der wertvolle Volkstraditionen, ausgewogene Proportionen und vollendete Gestaltungsele-



2



3



4

1
Modell des Stadtkernes von Buttelstedt

2
Dorf und Landschaft bilden hier eine organisch verbundene Einheit

3|4
Die proportionsgerechte Vollkommenheit des alten Dorfbildes blieb in vielen Fällen erhalten. In der Skizze aus dem Jahre 1968 erscheint in diesem Beispiel das Dorfbild noch ebenso charakteristisch wie in der 250 Jahre früher entstandenen Skizze (Dorf Kaltensteinberg).

5
Zunehmend prägen große Produktionsstätten, moderne Wohn- und Gesellschaftsbauten die Silhouette des neuen Dorfbildes.

5





6



7



8



9

6
Umbau oder Abbruch sind die Alternativen für manche alten Gebäude, die ihre ursprüngliche Funktion verloren haben.

7 bis 10
Charakteristische Beispiele alter bäuerlicher Siedlungs- und dorfbaulicher Raumgestaltung

10



mente für den Gebrauch in unserer Zeit sinnvoll umsetzt.

Zum anderen sind wir dazu verpflichtet und aufgerufen, die positiven Traditionen volkskünstlerischen Schaffens zu bewahren und in geeigneter Form zu nutzen. Das verpflichtet uns, Sinn und Verständnis für die Vergangenheit unserer Dörfer und Landstädte zu erhalten und zu pflegen, weiterzugeben und dafür Sorge zu tragen, daß die besten Beispiele aus diesen Bereichen gesammelt und der Nachwelt überliefert und erhalten werden.

Es sollten deshalb

- literarische Berichte und Abhandlungen, kartographische und bauliche Aufnahmen, bildkünstlerische Darstellungen ländlicher Gebiete und Siedlungen gesammelt, archiviert und publiziert werden
- die städtebaulich-architektonische Werterhaltung besonders repräsentativer Siedlungen, die Rekonstruktion eindrucksvoller Siedlungsteile, typischer Gehöfte, schöner Gebäude und Anlagen gefördert werden. Dabei könnten historisch und baukünstlerisch wertvolle Siedlungen völlig oder teilweise unter Schutz gestellt werden, bei baulichen Eingriffen in attraktive Architekturensembles oder Einzelgebäude denkmalpflegerische Empfehlungen gefordert werden, ohne jedoch übersteigerten Wert auf originalgetreue Rekonstruktionen verlangen zu wollen
- besonders wertvolle Gebäude und Gehöfte an ihren angestammten Standort oder in museale Ausstellungsgelände überführt, eine originalgetreue Wiederherstellung und Erhaltung erfahren. Dabei übernehmen Haus- und Dorfmuseen gleichzeitig auch die museale Sammlung bäuerlicher Wirtschaftsgeräte, des Hausrates und Bedarfsgutes.

Größtes Interesse an der Durchführung und Beobachtung gebiets- und siedlungsverändernder Vorgänge, aber auch an der Erhaltung und Pflege volkskundlichen Nachlasses dürfte bei den Räten der Kreise und Gemeinden liegen, denen deshalb die Betreuerrolle unter der Verantwortlichkeit des Kreisarchitekten am ehesten gebührt. Die Mitarbeit zentraler und örtlicher Organe, interessierter und verpflichteter Institutionen und Verbände, privater Fach- und Laienkräfte, und die Nutzung vorhandenen Planungs-, Projektierungs-, Karten- und Archivmaterials sind dabei von wesentlicher Bedeutung.

In vielen Ländern wird heute neben der baulichen Neuentwicklung der denkmalschützenden Erhaltung ganzer Siedlungen, der musealen Pflege alter Gehöfte und Gebäude im Dorf und im Museumsgelände höchste Aufmerksamkeit gewidmet. In der Sowjetunion und in den skandinavischen Ländern ist es vor allem die bäuerliche Holzarchitektur, die Aufnahme in Museen gefunden hat. In der Tschechoslowakei steht ein großer Teil südböhmischer Barockdörfer unter Denkmalschutz. In Bulgarien werden Bauernmuseen nach zusammengehörigen Landschaftsräumen eingerichtet. Die in der Deutschen Demokratischen Republik vorhandenen Ansätze bäuerlicher Hausmuseen gehen von Hausformen aus, die für bestimmte Landschaften typisch sind.

Aus Forschungsarbeiten der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar gingen Studienentwürfe zur rekonstruierenden Erhaltung ländlicher Siedlungen mit unterschiedlicher Themenbearbeitung hervor. Charakteristische Ausschnitte werden in vier Beispielen vorgestellt, die unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten und Funktionsänderungen zeigen.



11



12

Studie für die Rekonstruktion und den Ausbau eines Siedlungs- und Wirtschaftszentrums (Buttelstedt)

Bearbeiter:
cand. ing. Dieter Kästner
cand. ing. Rainer Kolpe

Die kleine Landstadt stellt das Zentrum eines kooperativen Wirtschaftsbereiches Pflanzenproduktion mit etwa 3300 Hektar landwirtschaftlicher Nutzfläche und eines vorgesehenen Gemeindeverbandes mit zunächst acht Gemeinden und zusammen 3000 Einwohnern dar, bei einer möglichen nachgewiesenen rationellen Erweiterung auf elf Gemeinden und zusammen 4000 Einwohner, von denen künftig 2500 Einwohner in der jetzt 1150 Einwohner zählenden Landstadt leben werden.

Die ansässigen und vorgesehenen örtlichen und überörtlichen Einrichtungen der Land- und Nahrungsgüterwirtschaft, der landwirtschaftlichen Dienstleistung und Versorgung sowie die für den Gemeindeverband notwendigen infrastrukturellen Einrichtungen, die Anlagen für Kultur und Erziehung, für Sport und Gesundheitswesen lassen die Rekonstruktion und den Ausbau dieser Landstadt zu einem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zentrum ihres Wirkungsbereiches entsprechend der Untersuchungsergebnisse gerechtfertigt und notwendig erscheinen.

Typisch für die städtebauliche Gestalt ist die Geschlossenheit des ehemals ummauerten Stadtkerns, der auf einem in das Flußtal vorspringenden Felsen die einstige land-



13



14

11
Zustandsplan
1 Stadtkern (Burg-Markt-Gründung)
2 östliche Dorfsiedlung (Grinzing)
3 westliche Dorfsiedlung (Alter Markt)

12
Bebauungsvorschlag
1 Stadtkern — Kultur- und Verwaltungszentrum
2 östliches Wohngebiet
3 westliches Wohngebiet
4 Schul- und Sportbereich

13
Plan des Stadtkernes
1 Großküche mit Speisesälen
2 Klubhaus
3 Bibliothek
4 Gästehaus
5 Café und Milchbar
6 Stadtverwaltung, Post, Sparkasse
7 Feierabend-, Pflegeheim
8 Ambulatorium
9 Sauna und Bäder
10 Landwirtschaftsstützpunkt
11 Kaufhalle
12 Dienstleistungskombinat
13 Garagen
14 Tankstelle

14
Terrassenwohnbebauung, besonders geeignet für kinderreiche Familien



15



16

15
Ausbau einer Mühle zum Jugendzentrum

16
Aufgang zum Markt

gräfliche Burg-Markt-Gründung trägt und die beiderseits ihr zu Füßen liegenden Dorfsiedlungen, die, entgegen der bewehrten Anlage, ausschließlich der Landwirtschaft dienten und auch die Gehöfte der unter der Burg ansässigen Ackerbürger beherbergten.
Der städtebaulich-architektonische Gestaltungsvorschlag versucht, weitgehend die natürlichen Gegebenheiten und die historische Entwicklung zu berücksichtigen, den nutzbaren Altbestand organisch mit der sozialistischen Stadterneuerung zu verbinden. Alle landwirtschaftlichen Wirtschaftsanlagen werden ebenso wie der belästigende Durchgangsfernverkehr in die Stadtrandzone verlegt. Der Stadtkern erhält die in der Studie repräsentativ und großzügig angelegten Kultur- und Gesellschaftsbauten für den gesamten Siedlungsbereich.
Die östlich anschließende Dorflage wird als Standort für den Wohnungsneubau vorgesehen, dichter an den Stadtkern herangeführt und erhält den Charakter eines Stadtgebietes, wozu der Terrassenwohnungsbau an dem Steilhang des Ortsteiles, der bisher als unbebaubar galt, wesentlich beiträgt. Die westliche Dorfsiedlung wird entsprechend dem vorhandenen Wohnraumbedarf und dem Wertrückgang alter Bausubstanz allmählich vorzugsweise mit Reihen- und Mehrgeschoßhäusern durchsetzt. In die zwischen den beiden Stadtgebieten sich hinziehende Flußniederung sind Kinder-, Schul- und Sportstätten eingebunden. Die städtebaulich-architektonische Studie wird von der Idee getragen, den Ausbau der alten Landschaft zu einem modernen Wirtschafts- und Siedlungszentrum des nicht unbedeutenden Siedlungssystems schrittweise zu vollziehen und den Charakter, den die Stadt durch ihre markante Silhouette erhält, durch neue propotionsgerechte Bauwerke zu unterstreichen.



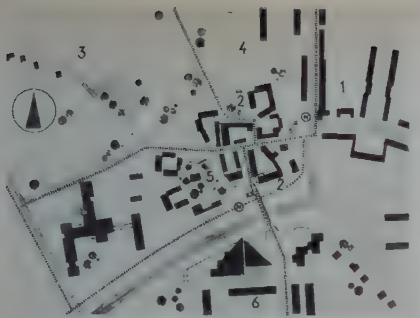
17

Studie für die Einbindung eines Dorfes in die Wohngebietserweiterung einer Bezirksstadt (Gera-Lusan)

Bearbeiter:
cand. ing. Renate Otto
cand. ing. Christine Reichelt
cand. ing. Elisabeth Bretfeld

Die zweite Studie zur Rekonstruktion ländlicher Siedlungen untersucht ein Dorf, das der Erweiterung der großstädtischen Wohngebiete gewisse Grenzen setzt. Aus den verschiedenen Möglichkeiten, entweder die gesamte Ortslage abzuräumen und in den Neubau einzubeziehen oder baufällige, ungenutzte und unnutzbare Bausubstanz abzureißen, den verbleibenden Rest bis zum Endverschleiß zu modernisieren und mit neuen großstädtischen Wohngebäuden zu durchsetzen oder die dörfliche Bausubstanz zu erhalten, zu rekonstruieren, mit neuem gesellschaftlichem Inhalt zu füllen und den alten Dorfkern zwischen zwei Stadtgebieten in neuer Gestalt als attraktives Bindeglied wirksam werden zu lassen, wurde die letzte Variante als Untersuchungsbeispiel gewählt. Für die Erhaltung des Dorfes sprachen nicht zu übersehende gewichtige Gründe wie

- der hohe Grundmittelwert, den das Dorf mit Gebäuden und ingenieurtechnischen Anlagen noch immer aufzuweisen hat
- die Möglichkeit unabhängig von dem außerhalb sich vollziehenden Baugeschehen innerdörfliche Maßnahmen für die künftige Funktionsveränderung einzuleiten und allmählich im Sinne der Gesamtplanung durchführen zu können
- die Sicherung und mögliche Erweiterung des Wohnraumbestandes durch Reservegewinnung aus ungenutztem Raum
- die günstige Gebäudegröße, die Geschlossenheit und städtebauliche Zuordnung der Gehöfte, die dem Ausbau für Kultureinrichtungen entgegenkommt
- der architektonisch wirkungsvolle Ausdruck der Fachwerkbauten, die denkmalswerten Charakter tragen
- der kultur- und ortshistorische Wert des Dorfes, das in Grundriß und Architektur Merkmale typisch ostthüringer Gebietsentwicklung und Siedlungsgestaltung widerspiegelt



18

■ die Anziehungskraft, die das ehemalige Dorf als neues Kulturzentrum an der Nahtstelle zweier wichtiger und großer Wohngebiete und als Ausgangs- und Zielpunkt des stadtumgebenden Grüngürtels besitzen wird.

Die Studie sieht die Einbeziehung der ehemaligen Dorfsiedlung in ihrer rustikalen äußeren Gestalt mit neuen funktionellen Inhalten in die sozialistische Stadterweiterung vor. Diesem Grundprinzip entsprechend wird hier ein Freizeitzentrum mit gastronomischen Einrichtungen, mit Räumen, Flächen und Gebäuden für kulturelle Zwecke, Jugendleben und Sport vorgeschlagen, das mit dem Zentrum des Neubaugebietes eine funktionelle Einheit bildet.

Jeder der sechs großen Bauernhöfe erhält seinen spezifischen Funktionsbereich. Die Verbindungen der einzelnen Objekte kommen auch durch das zusammenhängende, dem Fußgänger vorbehaltene Wege- und Freiflächensystem, durch Hausdurchgänge und Passagen, durch gestaltete Grün-, Hof- und Ausstellungsflächen, durch Mauern und Tore zum Ausdruck. Da die Bausubstanz kaum musealen Wert hat, kann auf die Einhaltung originalgetreuer Restauration verzichtet werden; vielmehr wäre darauf zu achten, daß Altes und Neues, Harmonie und Kontrast zu einer organischen städtebaulichen Synthese vereint werden (5).



19
20



21

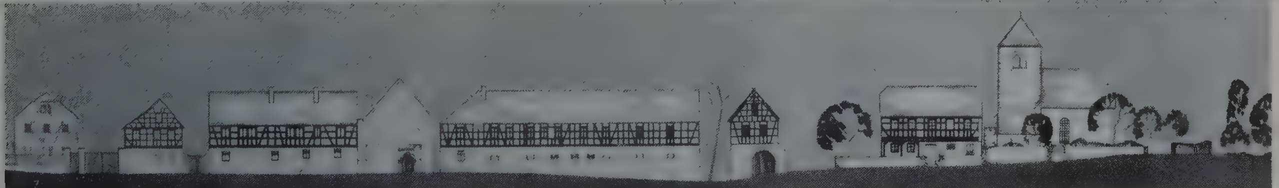
17
Modell für die Dorfsiedlung

18
Lageplan
1 Altstadterweiterung
2 Kultur- und Erholungszentrum
3 Grün- und Reserveflächen für künftige Wohnbebauung
4 Dorfmauer
6 Dorfkirche
6 Hauptzentrum des neuen Wohngebietes

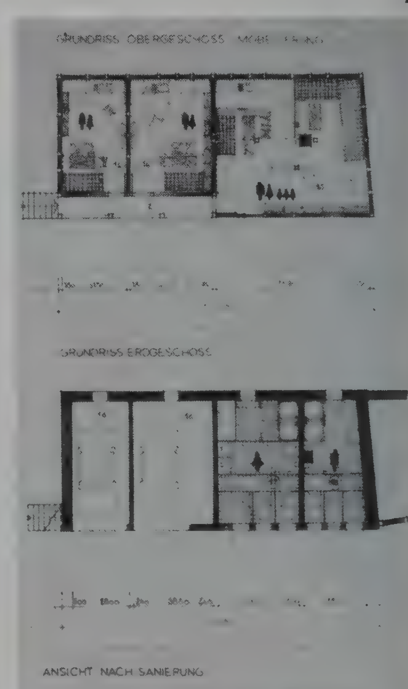
19
Kultur- und Erholungszentrum
1 Informationszentrum
2 Café und Milchbar
3 Einrichtungen für Kunst und Kultur
4 Jugendklub
5 Museum
6 Sport- und Freizeitklub
7 Wirtschaftsbereich
8 Spezialgaststätte
9 Speisegaststätte

20
Sport- und Freizeitklub
1 Umkleideräume
2 Sportsaal
3 Bowlingbahn
4 Wirtschaftsbereich Küche
5 Klubgaststätte

21
Dorfbild (Bestand)







Studie für den Ausbau eines Dorfes zu einem Feriendorf (Tiefengruben)

Bearbeiter:
cand. ing. M. Denda, cand. ing. H. J. Kunze

Das im thüringischen Altsiedlungsbereich selten auftretende und in landschaftlicher Eingebundenheit und Großräumigkeit einzigartige Platzdorf erregte von jeher das Interesse siedlungs-, bau- und kunstgeschichtlicher Fach- und Laienkreise. Das 250 Einwohner zählende Dorf gehört zu dem großen Landschaftsschutzgebiet und Erholungsraum „Mittleres Ilmtal"; es ist mit klar gegliederten Klein- und Mittelbauerngehöften ausgestattet, die auf der östlichen Platzseite Giebelstellung und auf der westlichen Traufstellung aufweisen. Die Konsequenz der Gebäudestellung spiegelt sich in der Verwendung weniger Gebäudetypen wider und gibt dem Ort die unverwechselbare Klarheit und ausgewogene Proportionen, die er sich noch erhalten konnte.

Dieses Dorf dient heute vorwiegend Wohnbedürfnissen. Um bei den notwendigen Maßnahmen der Rekonstruktion und Generalreparatur der Wohnungen, die einzigartigen Giebel, Fassaden und Fachwerkwände zu erhalten, werden in der Studie folgende Vorschläge unterbreitet:

- das gesamte Dorf unter Denkmalschutz zu stellen, jede innere und äußere Veränderung der Gehöfte und Gebäude beratungs-, teils auch genehmigungspflichtig zu machen
- dem Dorf eine von Einwohnern und Gemeindevertretung bestätigte, vom Kreis angeleitete Satzung zu geben, in der festgelegt ist, das Dorf als Urlauberdorf auszubauen. Zu diesem Zweck Gästezimmer für Sommer- und Wintergäste, für Einzel- und Familienurlaub, für Betriebsferien und Jugenderholung in bäuerlichen Wohnhäusern und freistehenden Wirtschaftsgebäuden auszubauen und einzurichten. (Dem nahegelegenen Kurort Bad Berka könnten hier Zusatzunterkünfte bereitgestellt werden.)
- die Organisation des Urlauberverkehrs nach dem Muster vogtländischer Gemeinden an der Pöhltalsperre auszurichten
- durch die Einrichtung öffentlicher Verkehrsmittel günstige Verbindungen zu umliegenden Ortschaften, vor allem zu dem Stausee in Hohenfelden zu schaffen.

Mit der Studie wird kein attraktives Umbau- oder Veränderungsprojekt vorgelegt, vielmehr ist sie als Vorschlag zur Werterhaltung erhaltenswerter Bausubstanz zu betrachten, dem eine Bearbeitung der einzelnen Hof- und Hausgestaltung folgen müßte.

22
Zustandsplan

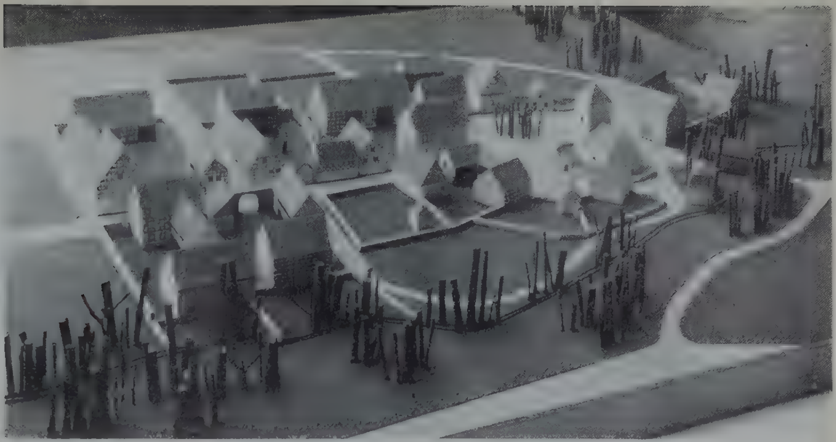
23
Umbau eines Gehöftes für Ferienunterkünfte

24
Silhouette der westlichen Platzseite



Studie für ein Bauernhausmuseum (Bad Berka)

Bearbeiter:
cand. ing. Stute
cand. ing. Wittich



25



26

25
Modell der Gesamtanlage

26
Lageplan
1 Verwaltungswerkstätten
2 Ausstellungshof – Kleinbauernhof nach Entwurf von C. W. Coudray
3 Ausstellungshof
4 Ausstellungshof
5 Waidmühle
6 Ausstellungshof
7 bewirtschafteter Ausstellungshof
8 Torhaus aus Südthüringen
9 Blockscheune
10 Bergbauernhaus
11 Gutsarbeiterhaus
12 Tagelöhnerhaus
13 Gutsarbeiterkate
14 Brauhaus
15 Dachbrücke
16 Jugendherberge
17 Parkplatz

29
Ansicht von Osten

28
Ansicht des Platzes

27
Eingangssituation, Blick von Norden

Eine Form der Bewahrung des historischen Siedlungsbestandes ist die Gründung von Museen auf örtlicher und überörtlicher Ebene, die die originalgetreue Erhaltung ländlichen Kulturgutes ermöglichen.

In der vorliegenden Studie wurden die Prinzipien für die Errichtung eines Bauernhausmuseums ausgearbeitet. Entgegen anderen Freilichtmuseen, deren Exponate zwanglos im Gelände verteilt sind, wurde hier der Versuch unternommen, mit den gesammelten Gebäuden und Gehöften auch eine für Thüringen typische Siedlungsform zu demonstrieren. Die gewählten Mittel- und Kleinbauerngehöfte stammen zum größten Teil aus den Kreisgebieten Weimar und Erfurt. Sie gehören dem 17. bis 19. Jahrhundert an. Unter ihnen befinden sich der von Clemens Wenzelaus Coudray entworfene Bauernhaustyp, verschiedene Tagelöhner- und Gutsarbeiterhäuser sowie ein Brauhaus, eine Windmühle, ein Taubenhaus und eine Dachbrücke.

Die Gehöfte dienen vorzugsweise der Ausstellung, einige Gebäude bleiben Forschungs- und Wirtschaftszwecken vorbehalten. Ein Hof wird als bewirtschafteter Kleinbauernhof mit belegten Viehställen gezeigt, und der größte Hof dient als Jugendherberge und Schnellimbißgaststätte (6).

Wie aus diesen Darstellungen ersichtlich wird, bestimmt die Entwicklung unserer sozialistischen Landwirtschaft zunehmend die Gliederung des Gebietes, des Siedlungsnetzes, des Dorfes und der Landschaft. In den vorgestellten Studien werden verschiedene Möglichkeiten zur Umgestaltung ländlicher Siedlungen angeboten, die die unterschiedlichen Entwicklungstendenzen ländlicher Bereiche berücksichtigen. Auch hierbei erweist sich die Entwicklung der sozialistischen Landwirtschaft als revolutionierender Faktor, der neue Impulse auslöst und das Leben unserer Genossenschaftsbauern leichter und schöner macht.

Literatur

(1) Agrarpolitik des VIII. Parteitages wird zielstrebig verwirklicht. Gerhard Grüneberg vor leitenden Parteifunktionären in der Parteihochschule „Karl Marx", ND vom 2. 2. 1974

(2) ebenda

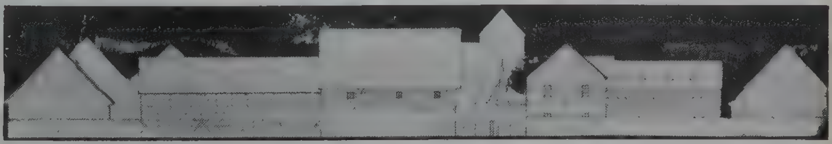
(3) ebenda

(4) Püschel, K.: Beiträge zur Analyse und prognostischen Entwicklung ländlicher Siedlungen und Siedlungsbereiche, dargestellt an Beispielen aus dem Bezirk Erfurt, Forschungsarbeit der HAB Weimar 1971. Weinrich, K.: Untersuchungen über die Zusammenhänge zwischen der Entwicklung landwirtschaftlicher Kooperationsbeziehungen und der Planung des Siedlungsnetzes, Dissertation an der HAB Weimar 1972

(5) Püschel, K.: Dorfsiedlung und Stadterweiterung, Wissenschaftliche Zeitschrift der HAB Weimar, 1973/2

(6) Püschel, K.: Werterhaltung – Erhaltungswerte, Wissenschaftliche Zeitschrift der HAB Weimar, 1973/4

27



28



29





1

Gedanken zur Stadtgestaltung

Raum/Struktur
Fläche/Körper
Masse/Schwerpunkt
Aufschließen/Erschließen
Ordnen/Zuordnen

Dipl.-Architekt Werner Wolfram, Berlin

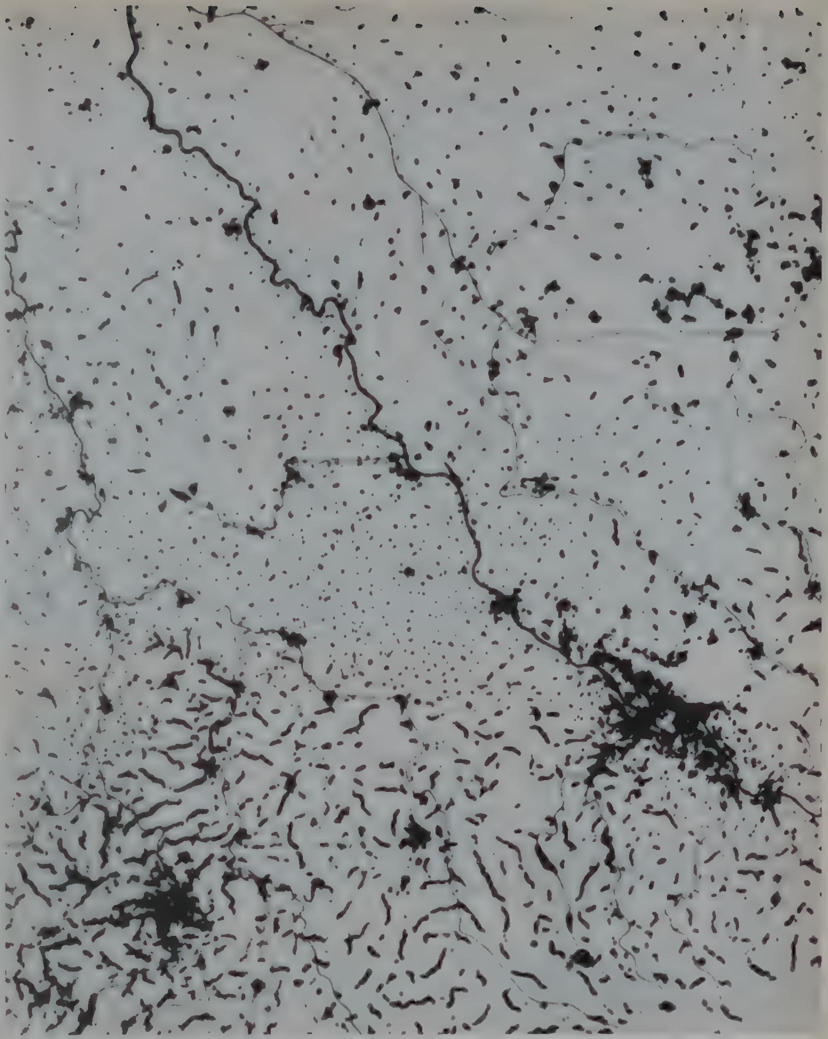
Es gibt, vereinfacht gesagt, neben den gesellschaftlichen Zielsetzungen zwei wesentliche Ausgangspunkte für die Stadtgestaltung, das Terrain und die Vielzahl der Einzelbauten. Bleiben wir bei unseren Betrachtungen zunächst beim Terrain, dem Boden unter den Füßen. Überall treten wir darauf, sehen wir aber auch, was uns dabei umgibt? Es ist das in unseren landschaftlichen Großräumen und deren Eigenheiten in langen Zeiträumen entstandene, feingliedrige Netz der Besiedlung, anschaulich geworden durch seine körperhaft in Erscheinung tretenden Bauten als Siedlungsbild mit Dörfern und Städten und anderem mehr, das zugleich eine Basis unseres Volksvermögens bildet, und woraus sich als Realität der Grundsatz ableiten läßt – keine Prognose kann daran vorbeigehen –, daß jede Weiterentwicklung, das heißt die Lösung der Umgestaltungsaufgabe, nur aus diesen Gegebenheiten im Sinne des Regenerationsprozesses ohne tabula rasa erfolgen kann. Immer steht die Frage: Was muß als feststehend, unabänderbar hingenommen werden, was ist unseren Forderungen entsprechend veränderbar?

Unsere Archive sind gehäuft von Einzeluntersuchungen und sehr viel nützlichen Ergebnissen und Hinweisen. Die meisten bleiben ungenutzt oder unwirksam, solange sie einer weiteren, größeren Zusammenschau entzogen sind. Der Zeitpunkt für eine solche ist jetzt offensichtlich herangereift. Wohl war die Notwendigkeit schon länger erkannt, die Voraussetzungen jedoch ungenügend gegeben. Unsere Arbeit erfordert jetzt eine grundlegende Auseinandersetzung mit der Stadtstruktur, den Stadtgebietsflächen usw. insgesamt im Sinne von Generalbebauungsplanung. Sie setzt aber noch mehr als bisher städtebauliches Gestalten voraus.
Städtebauliches Gestalten ist Sehen und Erkennen der großen Zusammenhänge aller Lebensvorgänge und visuelles Formen möglicher Zielvorstellungen mit bau- und landschaftsgestalterischen Mitteln. Es erfordert die Konfrontation mit dem Bestehenden, der naturräumlichen und gebauten Umwelt. Dazu gehören Phantasie, Weitblick, Einfühlungsvermögen und politisch-ökonomisches Denken. Es erfordert kritisches Erfassen von Situationen, verlangt mit dem Ziel verbundene bzw. von ihm abhängige, aus der Problematik sich ergebende Wertvorstellungen. Der Regenerationsprozeß (Reproduktionsprozeß) und seine mögliche Steuerung und Lenkung sind dabei ein wesentlicher Faktor, die Systemzusammenhänge sichtbar werden zu lassen.
Mit der Beurteilung, Auswahl und Begrenzung von Baugebietsflächen, wozu im folgenden auf einige Prinzipien, Gesetzmäßigkeiten und Regeln hingewiesen werden soll, vollzieht sich ein gestalterischer Akt von immanenter Bedeutung, indem für die Möglichkeiten ihrer Nutzung und der körperhaften Erscheinung ihres Aufbaus (dreidimensional) realisierbare Vorstellungen anzubieten sind. Sie sind um so wertvoller, je mehr sie der Gesamtentwicklung einer Stadt oder eines Siedlungsbildes dienen. Das Versäumnis solcher Weitsicht birgt nie wieder gut zu machende Folgen. Auch heute utopisch erscheinende städtebauliche Entwicklungsauffassungen können sich diesen Gesetzmäßigkeiten nicht entziehen.
Mit der Bildung von Siedlungssystemen als sinnvolle Zusammenfassungen von Städten und Ortschaften (Gruppensiedlung) wird

eine Verbundwirkung angestrebt, die in den Ortschaften unabhängig ihrer Größe etwa gleichwertige Lebensbedingungen ermöglicht. Die Notwendigkeit, Stadtplanung und Stadtgestaltung zur Umweltgestaltung und Siedlungsnetzgestaltung auszuweiten, ist heute offensichtig.

Es ist wohl kaum zu übersehen, daß der Begriff Gestaltung oft sehr weit zugunsten von Funktion und Ökonomie vernachlässigt wird in der Meinung, daß sie sich aus der Zweckbedingtheit von allein ergäbe oder im Sinne von Zutaten oder Schmücken sogleich oder auch nachträglich noch erfolgen könne. Probleme des Städtebaus sind so, wie sich immer mehr herausstellt, nicht zu lösen. Als Stadtgestalter sollten die Architekten als „Maßgebende" mitwirken, freilich auch entsprechend befähigt sein. Von wem erwartet man denn zuerst gestalterische Vorstellungen für eine Weiterentwicklung? Geht es doch um nichts Geringeres als um das Schaffen von Voraussetzungen für Wohlbefinden, also einer gesunden Umgebung, um das Überwinden unharmonisch gewordener Zustände in den Städten. Das erfordert beste Kenntnis des Gegenstandes und souveräne Beherrschung der Mittel, nicht zuletzt auch der ökonomischen. Bleibt noch hinzuzufügen, daß vom Architekten in der Einzelperson hier nicht die Rede sein kann.

Ganz treffend erläutert die Frage der Weiterentwicklung Joachim Scholz in der „Berliner Zeitung" mit einer Betrachtung „Pyramiden und wir", wenn er schreibt: „Fortsetzen, weiterentwickeln, kulturell schöpferisch tätig sein, setzt eine bestimmte Fähigkeit voraus, die subjektive Fähigkeit, die kulturellen Schätze zu erwerben, um sie zu besitzen. Man muß sich fest zu eigen machen, was man weiterentwickeln, fortsetzen will. Wer Neues schaffen will, der muß das Überlieferte genau kennen, er muß es auch



2

1
In den alten Städten erleichterte die Kleinteiligkeit der Elemente des Stadtbildes die Einbindung in die Landschaft. Soll und kann man bei der Umgestaltung mit den Mitteln des industriellen Bauens gleichartige Gestaltungsmaßstäbe ansetzen?

2
Siedlungsbild – Siedlungsflächen im Südteil der DDR (aus: Landschaftsforschung, VEB Hermann Haack, Gotha/Leipzig, 1968)
Dieser Ausschnitt zeigt deutlicher als viele andere den Einfluß, den hier eine vielgestaltige Landschaft auf die Besiedlung durch den Menschen ausübte. Es ist im ganzen ein in vielfältiger Weise gestaltetes Einzelnes, und das Einzelne hat wiederum Gestalt und Gesicht bis ins Detail.

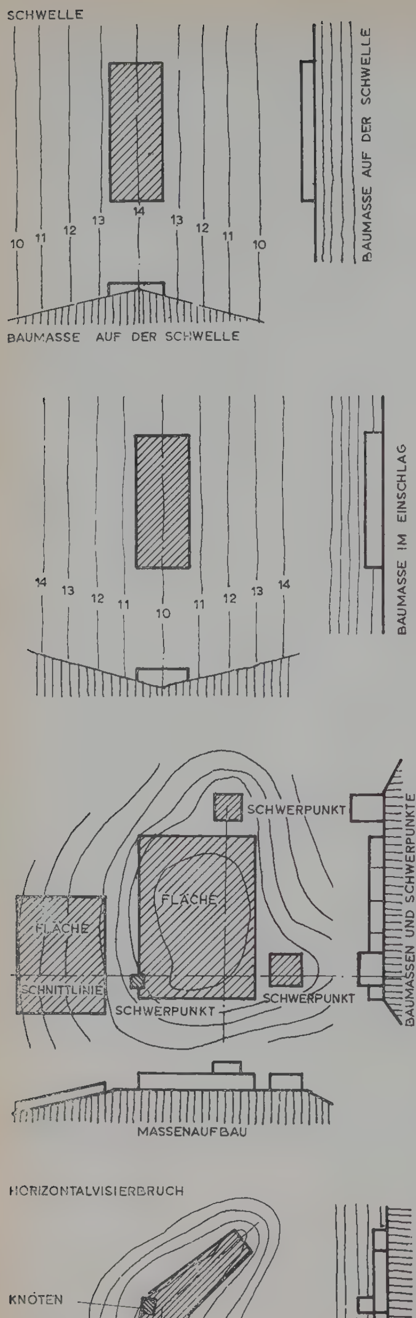
3|4
Landschaft – Oberflächenformen
Schattenplastische Reliefdarstellungen (Quelle wie bei Abb. 2)

3

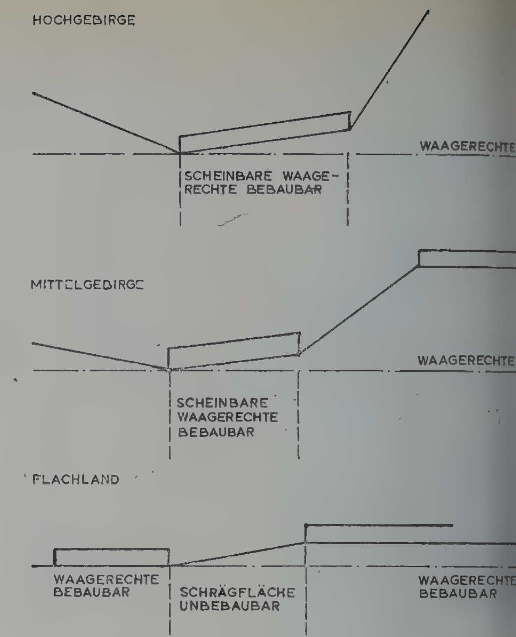


4





5



6

5
Beurteilung. Auswahl und Begrenzung von Baugebietsflächen (Fläche, Schnittlinie, Schwerpunkt) nach Th. Fischer, H. Wetzel, K. Neupert, W. Wolfram

6
Bebaubarkeit von Flächen nach Theodor Fischer

7
Ein gutes Beispiel für die gestalterisch wirksame Einordnung neuer Wohngebiete in die Landschaft und die richtige Ausnutzung der topographischen Gegebenheiten für die Komposition der Baumassen ist das Hansa-Viertel in Frankfurt (Oder)

zu handhaben wissen, etwas damit anfangen können. Aus dieser Dialektik von objektiv Gegebenem und den subjektiven Fähigkeiten erwächst die schöpferische Individualität des Menschen."

Damit wäre eigentlich die Aufgabe der Architekten wesentlich konkretisiert: Sehen und Erkennen, dazu das Wissen um Wollen und Können. Unter diesem Motto wäre der Herausforderung zur Umweltgestaltung zu begegnen.

Architekten wie Ökonomen bereitet die Umgestaltung, speziell aber die der Altstadtteile, große Sorgen. Gehen wir davon aus, daß die Städte fast alle wachsen, dann kann dieses Wachstum nur von ihren Kernen getragen werden und das bedeutet zunächst oft ihre Ausweitung. Man benötigt also in jedem Falle Raum, zum Beispiel für den Verkehr. Es kommt deshalb darauf an, wo man aufräumt, um Platz zu finden und den Organismus zu stärken. Damit ist eine strukturelle Änderung fast unvermeidlich. Platz finden bedeutet fast immer Verlust an Bausubstanz, also geht es um zusätzlichen Platz für Ersatz. Solchen allein in Altstadtvierteln zu finden, wirkt sich aus wie eine Zwickmühle, denn es entsteht immer Verlust an Fläche, so sehr man sich auch bemüht, sie durch eine höhere Bebauung erhalten zu können.

Das Bauen von innen nach außen ist deshalb auch nur bedingt richtig und durchführbar; es läßt sich nicht auf eine Stelle konzentrieren, und hier wird deutlich, wie es immer um das Ganze geht. Erweiterungsflächen sind nötig, vor allem dann, wenn in den bisherigen Erweiterungsgebieten keine wesentliche Verdichtung zu erzielen ist. Es bedarf keiner Frage, daß mit den Altstadtkernen das bisherige Gesicht einer Stadt und ihre Eigentümlichkeit wesentlich geprägt wurde. Hier tritt das Problem der Denkmalpflege hinzu, welches nur im Sinne von Kontinuität, Fortwirkung zu lösen sein dürfte. Freilich sollten wir uns auch vor übertriebener Heimatkünstelei hüten, aber auch davor, Denkmäler wie Nippsachen zu behandeln.

Vor allem aber kommt es darauf an, unsere Vorstellungen von der sozialistischen Lebensweise zu präzisieren, das heißt unserer Arbeit eine bestimmte Richtung zu geben. Dabei müssen wir weit in die Zukunft zu blicken suchen, denn Bauen hat langjährige Maßstäbe vorwärts und noch längere rückwärts.

Die Territorialstrukturen wandeln und regenerieren sich – ähnlich der Bausubstanz – durch gesellschaftliche Veränderungen in allen Lebensbereichen, im Verkehr, in Industrie und Landwirtschaft, Verwaltungs- und Versorgungsbereiche u. a., wobei ihre Leistungsfähigkeit beträchtlich zu steigern ist. Das erfordert andere Zusammenfassungen, praktisch eine ausgeprägte Verbundwirkung zwischen Stadt und Land. Vorrangig hat sich die Planung mit der Stärkung der Knotenpunkte im Siedlungsnetz zu befassen. Damit ergeben sich für die Flächennutzung, speziell die der Baugebietsflächen, zum Teil ganz neue Gesichtspunkte, die mit der Gestaltfindung in unmittelbarem Zusammenhang stehen. Bei der heute gestellten Aufgabe zur Umgestaltung ist die Anwendung von Prinzipien der Stadtgestaltung auf ihre Brauchbarkeit zu untersuchen bzw. sind solche weiterzuentwickeln oder zu ergänzen. Dabei haben wir die Anwendung von allgemeinen, die Architektur betreffenden Gestaltungsprinzipien und solche zur Flächenauswahl, Beurteilung und Begrenzung zu unterscheiden. Zugleich erkennen wir aber auch, daß die Ausgangspunkte um einige beachtliche Faktoren zu erweitern sind.

Solcher Hilfsmittel bedarf es vorrangig zur Erarbeitung von Stadtentwicklungskonzeptionen oder Studien zur Struktur und Flächennutzung, zur Fixierung des Leitgedankens als Zielvorstellung der Generalbebauungsplanung, aber auch zur Gestaltung bestimmter Ensembles.

Gestaltungsprinzipien im Raum

Grundsätzlich sollten wir uns bei der Beurteilung der Baugebietsflächen einen Betrachtungsrahmen zu bilden suchen, wie überhaupt ein Leitbild als Hilfsmittel von Nutzen sein kann. Etwa so: kennenlernen des Raumes, der Landschaft und Topographie usw. Daraus sind abzuleiten die räumlichen Beziehungen, Gefüge, Gesicht. Es gilt also zu wählen und zu wägen nach Raum/Struktur, Fläche/Körper, Masse/Schwerpunkt, Aufschließen/Erschließen, Ordnen/Zuordnen.



7

Sicher ist, daß wir die mittelalterliche Stadt mit ihrer uns immer wieder in Erstaunen setzenden Ausdruckskraft nicht mehr zum Vorbild nehmen können. Der Maßstab ist ein anderer geworden; er ist vergrößert und wirkt zunächst vergröbernd. Das ehemals Typische hat sich völlig gewandelt. Das Ordnen großer Baumassen, die sich im wesentlichen aus unseren neuen Wohnforderungen ergeben, ist offenbar nur in einer gewissen Straffung ästhetisch befriedigend zu lösen, und wir haben noch zu wenig Erfahrungen darin. Diese Maßstabsänderung erfordert weit mehr Sorgfalt im Anpassen an die natürlichen und baulichen Gegebenheiten als dies allgemein geglaubt wird. Jeder einigermaßen sich Umschauende erkennt die vielerorts vorgenommenen fehlerhaften baulichen Einfügungen und Anhängsel. Diese Mißbildungen sind fast immer auf das Nichteingehen auf die Geländeform oder deutlicher gesagt, auf das Nichtbeachten primärer Voraussetzungen, aber auch auf Prinzipienlosigkeit zurückzuführen. Mit der Umgestaltung stehen wir also auch vor der Aufgabe zur Korrektur solcher Bausünden, die sich oft weit in die Vergangenheit erstrecken. Damit wird keinesfalls die Notwendigkeit verneint, da und dort harte Eingriffe in die Natur vorzunehmen, um auflagerungsfähige und tragfähige Flächen zu schaffen. Auch das will gekonnt und von der Natur abgelauscht sein. Das Wie ist entscheidend!

Folgende Leitsätze und Hinweise sollen das oben Gesagte ergänzen und erläutern:

■ Bei der Standortauswahl, Anlage oder Erweiterung baulicher Gebilde im Raum darf das lebendige Gefüge dieses Raumes, worunter in erster Linie seine natürlich gewordene Oberflächengestalt zu verstehen ist, nicht verkannt werden.

■ Es darf bei der Auswahl des Baugeländes seinem natürlichen Zustand nicht Gewalt angetan werden, indem man das Gelände lediglich in der Planprojektion betrachtet. Es gibt kein noch so ebenes Gelände oder Raumgefüge, das eine solche Betrachtungsweise rechtfertigt. Vielmehr muß bei der Bestimmung der Standorte baulicher Gebilde jeder Art der Raum im wesentlichen als eine Zusammenfügung der verschiedensten Flächen angesehen werden, von denen viele für eine Bebauung ungeeignet sind.

■ Nur diejenigen Flächen, die eine ruhende Auflagerung zulassen, sind zu bebauen. Besondere Aufmerksamkeit gilt dem Ausnutzen des Spannungsverhältnisses zwischen Talsohle und Kuppe (Einschnitt und Schwelle).

■ Je nach Lage und Größe entstehen Baugruppen, die durch Ordnen zu einem Organismus, zu einem Gesamtbild verwachsen, das seine Steigerung durch bauliche Betonungen an besonders markanten Punkten erfährt (Knoten, Schwerpunkte).

■ Es ist besser, die günstig bebaubaren Flächen stärker oder konzentrierter zu bebauen, als über ein begrenztes, uneinheitliches Baugelände irgend eine im Planschema erdachte Komposition hinwegzuziehen. Die nicht oder nur ungünstig zu bebauenden Teilflächen bewirken eine Gliederung der Baumassen an den von der Natur gekennzeichneten Stellen im Gelände (Visierbrüche) und lassen das räumliche Gefüge sichtbar in Erscheinung treten, das heißt sie steigern es in harmonischer Weise. Die Verkehrserschließung muß mit diesen primären Gesetzen sinnvoll in Einklang gebracht werden.

■ „Alles, was die Natur liefert, soll nicht verwischt, sondern ausgebildet, gesteigert werden; die Höhe soll erhöht, die Fläche noch mehr geflächt werden. Nicht im Kontrast zur Natur ruht die Stärke der Baukunst, sondern nach einem höheren Sinn in der Einpassung" (Th. Fischer).

Diese Leitsätze sollen durch Erkenntnisse der sowjetischen Bauforschung erweitert werden. In einem sowjetischen Beitrag (vgl. Heft 33 der Schriftenreihe des Instituts für Städtebau und Architektur der Bauakademie der DDR) wird gesagt: „Die Vielfalt der lokalen städtebaulichen Faktoren wie natürliche und klimatische Bedingungen, volkswirtschaftliches Profil, Größe und Struktur der Stadt, nationale Traditionen und Lebensgewohnheiten, Neubau und Umgestaltung usw. waren und werden zukünftig für die konkreten Methoden der funktionellen Organisation und architektonisch-räumlichen Gestaltung der Bebauung entscheidend sein."

Für die Bebauung auf bewegtem Gelände (hügelig und bergig) werden folgende Prinzipien genannt:

■ Auf bewegtem Gelände mit Hangneigung bis zu 8 Prozent ändert sich die funktionelle Organisation gegenüber der auf ebenem Gelände faktisch nicht.

■ Von den natürlichen Faktoren führt vor allem die Oberflächengestalt zu besonderen Veränderungen der Struktur und funktionellen Organisation der Wohnbebauung. Bei Hangneigung über 8 Prozent verringern sich die absoluten Abmessungen der strukturellen Elemente der Wohnbebauung und der Abstände zwischen den Verkehrsmagistralen, hervorgerufen durch die Notwendigkeit, die Fußgängerverbindungen angesichts der zu überwindenden Höhenunterschiede zu verkürzen.

■ Bei Hangneigungen über 15 Prozent ist es unrationell, nach der gewohnten Gliederung zu verfahren. Die einzig rationelle Lösung der Bebauung auf hügeligem Gelände ist die Anordnung der Wohnbebauung auf kleinen, für den Bau geeigneten Flächen. Deshalb müssen die einzelnen Abschnitte des Nettoterritoriums, die meist von den für die Bebauung ungeeigneten Flächen begrenzt werden, äußerst kompakt bebaut werden.

In solcher Art des Beobachtens und Abtastens bebaubarer Flächen und unter Beachtung von Gesetzmäßigkeiten und Regeln treten auch die geländemäßigen Schwerpunkte in Erscheinung. Das gilt auch für schon bebaute Flächen. Ihre richtige Fixierung entscheidet über den gesamten Aufbau. Das wird durch die Stellung der dominierenden Gebäude in alten Stadtbildern sehr deutlich.

Mit der Flächenbegrenzung ist unmittelbar die Randbildung bei der Bebauung angezeigt. Dabei entsteht überhaupt erst das Antlitz einer Stadt im ganzen oder gewisser Teile, soweit sie mit Abstand von außen gesehen in Erscheinung treten können, aber auch der sich gegenüberliegenden Teile oder der sich abgrenzenden Teile innerhalb der Stadt. Praktisch ergeben sich sehr oft Gesichter nach außen und innen. Das Begrenzen erfordert also immer körperhafte Vorstellungen eines möglichen Aufbaus. In



8

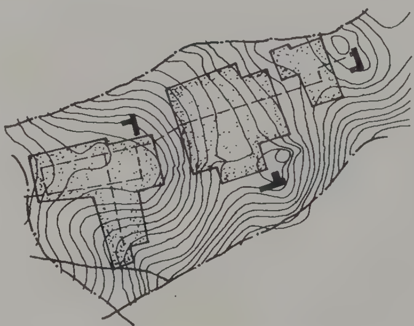
8
Einheit im ganzen und vielfältig gestaltetes Einzelnes.

Beispiel: Waldhufendorf im Erzgebirge. Die Straße und Bebauung folgen dem Oberlauf eines unscheinbaren Baches, unterhalb der Kirche erfolgt ein Zufluß von rechts, daraufhin setzt sich die Bebauung vom Bach ab und folgt diesem weiterhin parallel in höherer, weniger gefährdeter Lage am Hang. An der Versetzungsstelle hat das dörfliche Zentrum einen überzeugenden Standort gefunden.

9
Flächengebrenzung im bewegten Gelände

Dieses Beispiel veranschaulicht die Beurteilung, Auswahl und Begrenzung einer zu bebauenden Fläche im bewegten Gelände. Es handelt sich um einen sogenannten Ausläufer oder das abfallende Ende einer Kuppe oder eines Höhenrückens. Die Bebaubarkeit ist besonders zu beachten. Solche Flächen stehen dann vielseitig im Blickpunkt und erfordern bei mehrgeschossiger Bebauung eine abgewogene, differenzierte Massenverteilung und sorgfältig gestaltete Ränder.

10
Bebauungsschema einer kleinen Stadt im Thüringer Wald, das eine beispielhafte Einfügung in die Landschaft erkennen läßt



9

10



diesem Zusammenhang sei auch auf die Dissertation von S. Baumgartner über „Probleme der Begrenzung und Randausbildung von Städten und Stadtgebieten" hingewiesen.

Allgemein ist einzuschätzen, daß solche Gebote den Stadtplanern nicht unbekannt sind. Die Praxis beweist allerdings oft das Gegenteil.

Zu einigen Fragen der Umgestaltung

Bei der Änderung oder Anpassung der Strukturen an unsere heutigen Forderungen geht es zu allererst um die Verkehrslösungen. In ihrer systematischen Erforschung und in der Anwendung abzuleitender Regeln kann der entscheidende Schlüssel für die Neuordnung der Stadtstrukturen gesehen werden. Denn wie man zu einem oder in einem Siedlungskörper, also zu einem Dorf oder in eine Stadt gelangt, das heißt wie man aufschließt oder erschließt, ist für die ganze Weiterentwicklung von höchster Bedeutung. Bei der Lösung solcher Probleme stehen Fragen der Gestaltung ganz im Vordergrund. Geht es doch beim Durchfahren einer Landschaft oder Einfahren in eine Stadt um das Wahrnehmen und Erkennen von Eigenheiten, das Einprägen bestimmter Situationen, das Orientieren und sichere Zurechtfinden und nicht zuletzt um richtiges Erleben der Schönheiten der Natur und der menschlichen Leistungen in ihr.

Bei allen Planungsmaßnahmen für die Stadtumgestaltung spielt der Faktor Zeit eine wesentliche Rolle. Bei homogenen Altbaugebieten ist es zum Beispiel möglich und oft zweckmäßig, die Umgestaltung in einem Zug nach Klärung der gestalterischen Absichten festzulegen.

In Mischgebieten werden Maßnahmen zu ergreifen sein, die zwischen einem Minimal- und einem Maximalprogramm, das heißt zwischen Instandsetzen, Modernisieren und totalem Abbruch liegen. Sie erfordern Variantenbearbeitungen mit der jeweiligen Gesamtvorstellung eines möglichen Aufbaus unter Darlegung seines Ablaufes. Für das noch nicht Mögliche genügt die Fixierung des leitenden Gedankens. Ein zu früh aufgestellter und zu weit bearbeiteter Plan kann dazu führen, daß etwas begonnen wird, aber nicht schlüssig zu Ende geführt werden kann und sich eines Tages als falsch herausstellt.

In heterogenen Altstadtgebieten, teilweise auch schon in Neubaugebieten mit geringer Einwohnerdichte, werden in der Folge punktartige Einfügungen neuer Teile unerläßlich. Fehlende Möglichkeiten zu radikaler Umgestaltung können leicht schlechte und halbfertige Lösungen konservieren. Das ist und bleibt eine der ungünstigen Nachwirkungen von Einfügungen. Das Ziel muß immer das Erreichen einer gut abgestimmten stadtmäßigen Einheit bleiben.

Nicht immer läßt sich das Bauen konzentrieren. Da meist an verschiedenen Stellen der Stadt gebaut werden muß und sich auch Einzelnes summiert — man denke nur an den Bau von Eigenheimen —, sind differenzierte Formen und Mittel erforderlich.

Schließlich wäre noch auf die Gesetzgebung hinzuweisen. Ihr Einfluß auf das sich jetzt bietende Stadtbild und unsere Umwelt ist nicht gering. Im Interesse der Planenden und Bauenden, vor allem aber der Städte selbst, sind hier Überholungen und Neuorientierungen erforderlich, wobei der Begriff der Gestaltung nicht mit dem früher üblichen Hinweis, wonach sie sich „nach den Gesetzen der Baukunst" zu vollziehen habe, abgetan werden kann.

Ausgangspositonen des Tiefbaus zur Vorbereitung der Rekonstruktion und Erneuerung unserer Städte

Dipl.-Ing.-Ök. Ing. Hilmar Bärthel
Bauakademie der DDR
Institut für Städtebau und Architektur

In seinem Referat zur Begründung des Wohnungsbauprogramms auf der 10. Tagung des ZK der SED forderte der Minister für Bauwesen, Wolfgang Junker, schon jetzt, zielstrebig den wissenschaftlichen Vorlauf für die besonders nach 1980 verstärkt einsetzende sozialistische Rekonstruktion und Erneuerung unserer Städte zu schaffen. (1)

Diese klare Aufgabenstellung löst die Frage nach dem gegenwärtigen Stand der Erkenntnisse aus, auf denen die Forschung in den einzelnen Fachgebieten aufbauen kann, denn wir beginnen nicht bei „Null". Viele gute Gedanken sind schon gedacht worden. Im Institut für Städtebau und Architektur wurden in den letzten Jahren verschiedene Beispiel- oder Experimentalplanungen gemeinsam mit örtlichen Stadtplanungsorganen durchgeführt, an weiteren wird gegenwärtig gearbeitet. An Hochschulen sind Einzel- oder Kollektivarbeiten als Diplomaufgaben oder Dissertationen entstanden. Büros der Chefarchitekten größerer Städte, Büros für Stadtplanung und Bezirks- und Stadtbauämter haben städtebauliche Lösungen für Umgestaltungsgebiete ihres Zuständigkeitsbereiches bearbeitet.

Unabhängig von der Notwendigkeit der weiteren Durchdringung, Systematisierung und Auswertung dieser noch längst nicht vollständig erschlossenen Quellen gibt es jedoch bereits erste Erfahrungen, die eine gewisse Allgemeingültigkeit besitzen. Über sie soll im folgenden berichtet werden.

Abhängig vom Umfang der städtebaulichen Aufgabe werden sich die Aufgaben des Tiefbaus bei der Erneuerung von Stadtgebieten differenziert gestalten; zu unterscheiden sind im wesentlichen zwei mögliche Situationen:

– die komplexe Umgestaltung größerer zusammenhängender Teilgebiete bei weitgehender Beräumung der vorhandenen Substanz und Änderung der Struktur des Teilgebietes und
– die Umgestaltung einzelner Straßenblocks bei überwiegender Erhaltung der vorhandenen Gebäude und Beibehaltung der städtebaulichen Struktur.

Im erstgenannten Fall wird in einem weit größeren Maße, als das noch vor einigen Jahren angenommen wurde, Ersatzneubau bei Beräumung zusammenhängender Gebäudegruppen und ganzer Straßenblocks stattfinden. Straßen des Nebennetzes werden aufgehoben, die städtebauliche Gestaltung wird unter Anwendung der WBS 70 interessante, der Gestaltung in Neubaugebieten entsprechende Bebauungsformen anstreben, die eine Erschließung durch Sammelkanal und Leitungsgang zulassen. Das schließt nicht aus, daß innerhalb dieser Gebiete einzelne Gebäudegruppen bestehender wertvoller Substanz erhalten werden, ebenso können oder sollen Trassen der Nebennetzstraßen oder Teile hiervon in die Umgestaltungsplanung aufgenommen werden.

Für solche größeren Beräumungsflächen – etwa ab 700 bis 1000 WE – sind dann folgende Prinzipien der Erschließung zu beachten, die sich auch auf die städtebaulichen Gestaltungsmöglichkeiten auswirken (3):

■ Vorhandene Hauptleitungen von gesamtstädtischer oder von einer über das Umgestaltungsgebiet hinausgehenden Bedeutung sind unbedingt zu erhalten. Das gilt insbesondere für großdimensionierte Leitungen der Abwasserableitung, der Wasser- und Gasversorgung, eventuell auch für massiert angeordnete Kabel der Elektroenergieversorgung und des Fernmeldewesens.

Bei ungenügendem Erhaltungszustand von Hauptleitungen der Wasser- oder Gasversorgung können die vom Institut für Ingenieur- und Tiefbau der Bauakademie bzw. von der Energieversorgung entwickelten Sanierungsverfahren angewendet werden. Die Erhaltung dieser Leitungen bedeutet nicht, daß die in der Regel darüberliegende Straßenfläche erhalten bleiben muß. Sie kann im Zuge der Neugestaltung, zum Beispiel innerhalb einer größeren Grünfläche, ganz oder teilweise aufgelöst werden.
Es ist auch möglich, die aufzuhebende Straßentrasse quer zu überbauen, wenn in den neuen Gebäudeblöcken entsprechende Durchfahrten über den zu erhaltenden Leitungen vorgesehen werden.
Straßenkreuzungen, die aufgehoben werden, sind in der neuen Grüngestaltung so auszubilden, daß sie von Arbeitsfahrzeugen anfahrbar sind. Diese Bereiche dürfen nicht überbaut werden.

■ Ebenfalls zu erhalten sind Stationen oder Anlagen der technischen Versorgung, deren Einzugsbereich über das Umgestaltungsgebiet hinausgeht. Dazu gehören unter anderem Umspannwerke (Elt), Reglerstationen (Gas) und Pumpwerke (Abwasser).

■ Weiter muß unbedingt angestrebt werden, mit der Umgestaltung möglichst umfassende Teile des vorhandenen Abwassernetzes zu erhalten. Das ist insbesondere aus folgenden Gründen wichtig:

– Das Abwassernetz weist in der Regel einen guten baulichen Erhaltungszustand auf.
(Die Abwassernetze sind historisch am spätesten entstanden und haben vom verwendeten Material her die größte Lebensdauer (4).
– Die Dimensionierung des Abwassernetzes ist meist auch für den Zustand nach der Umgestaltung ausreichend. Das gilt insbesondere beim Mischsystem.
(Die Schmutzwasseranteile lasten den Querschnitt nur zu etwa acht bis zehn Prozent aus, eine Verdoppelung des anfallenden Schmutzwassers nach der Umgestaltung kann ohne weiteres aufgenommen werden. Die abzuführenden Regenwassermengen werden nach der Umgestaltung durch Erhöhung des Grünflächenanteils, durch Wegfall von Hartflächen in Höfen geringer.)
– Das Abwassernetz liegt am tiefsten.
(Eine größere Veränderung würde umfangreiche manuelle Tiefbaukapazitäten erfordern und sich mit den aufwendigen Baugruben im Straßenraum lange Zeit hemmend auf den Bau- und Umgestaltungsprozeß auswirken).
– Im Abwassernetz sind die Tiefenlage und Gefällerichtungen der einzelnen Strecken sorgfältig aufeinander abgestimmt.
(Die Trennung von Abwasserleitungen an einzelnen Stellen kann umfangreiche Änderungen des gesamten Systems nach sich ziehen, z. B. die Gefälleumkehrung oder zusätzliche Neuverlegung längerer Strecken, für die dann wiederum die bereits im vorigen Abschnitt angeführten Schwierigkeiten eintreten können.)

Mit den vorstehend genannten Bedingungen sind gewisse Zwangspunkte oder Zwangstrassen gegeben, die Vorgaben für die Ausarbeitung der Bebauungskonzeptionen darstellen. Es zeigt sich in der städtebaulichen Praxis, daß nach der Konzipierung einer grundlegenden gestalterischen Idee für das Umgestaltungsgebiet in deren genauerer Durcharbeitung immer die Möglichkeit besteht, die „Zwangspunkte" oder „Zwangstrassen" zu respektieren bzw. sie in die Neuplanung einzubeziehen.

■ Nicht erhalten werden können die in den einzelnen Straßen liegenden Leitungen, die nur der unmittelbaren Verteilung dienen. Das hängt weniger von ihren im allgemeinen geringen Kapazitäten oder vom Zustand, der Restnutzungsdauer oder ähnlichen Kriterien ab, sondern hauptsächlich von der Tatsache, daß mit dem Ersatzneubau auf beräumten Flächen moderne Formen der Erschließung oder Gebäude durch Sammelkanal und Leitungsgang oder Keller bzw. Fundamentverlegung der Leitungen angewendet werden.
Es muß damit gerechnet werden, daß diese Leitungen
– teilweise während der Umgestaltungsphase weiter betrieben werden (Bauwasser- und Baustromversorgung)
– nach anschließender Abtrennung vom Netz und Außerbetriebnahme ohne Herausnahme oder Ausfüllung im Erdreich verbleiben. Dazu ist eine exakte Berichtigung der entsprechenden Dokumentationen erforderlich.

Eine detaillierte Analyse des Zustandes dieser Leitungen kann deshalb entfallen.

■ Nicht erhaltungsnotwendig sind in der Regel auch einzelne Hauptleitungen der Elektroenergieversorgung, zum Beispiel Mittelspannungskabel. Sie liegen relativ flach, die Kabel können unter Umständen sogar nach Ausbau an anderer Stelle, z. B. für Niederspannungsversorgung, wieder eingesetzt werden.

■ Die Trassierung eines Sammelkanals zur Haupterschließung zusammenhängender Umgestaltungsgebiete erfordert besondere Sorgfalt und Anpassung an die vorhandene und künftige Situation.
Das für Neubaugebiete entwickelte Grundprinzip, daß es zwischen Sammelkanal und Abwassersystem keine oder nur einzelne, unvermeidbare Kreuzungen gehen darf (2), gilt auch hier. Nur kehrt sich seine Anwendung gegenüber der Situation in Neubaugebieten um.
In Altbaugebieten ist das Abwassersystem bereits vorhanden, die Führung des Sammelkanals muß also hierauf eingepaßt werden. Er darf das System möglichst nicht zerschneiden. Weiter muß der Sammelkanal grundsätzlich außerhalb bestehender Straßen angelegt werden – auch außerhalb solcher, die aufgehoben werden –, im Prinzip also in einem Streifen zwischen den alten Straßen und den neuen Gebäuden. Die Bebauungskonzeption muß darauf Rücksicht nehmen und die neuen Gebäude an entsprechenden Stellen etwa 8 m von der alten Straßenflucht zurücksetzen.

■ Ein besonderes Problem bei der Umgestaltung flächiger Gebiete stellt die Trüm-

merbeseitigung bzw. -verwertung dar. Angestrebt wird die ökonomisch günstige Lösung, größere Teile des anfallenden Trümmerschuttes innerhalb des Gebietes zu einer gestalterisch wünschenswerten Geländemodellierung im Zusammenhang mit der Grünplanung zu verwenden.

Von seiten der Stadttechnik muß darauf geachtet werden, daß dabei nicht Leitungen überschüttet werden, die weiter in Betrieb bleiben. Über Ausnahmen, beispielsweise bei begehbaren Abwasserleitungen oder bei Teilstrecken ohne Schächte oder Bauwerke, ist speziell zu entscheiden.

Weiter ist festzulegen, für welche Teilgebiete, in denen Grünanlagen, Parkplätze oder Geländemodellierungen entstehen, eine Tiefenenttrümmerung wegfallen kann, wobei jedoch die Ausfüllung von Hohlräumen (ehemalige Keller usw.) garantiert sein muß.

■ Für die Realisierungsphasen der Umgestaltung bilden die Bedingungen des Tiefbaus die entscheidenden Voraussetzungen bezüglich der Begrenzung der Bauabschnitte. Die Trasse eines künftigen Sammelkanals ist auf jeden Fall eine solche entscheidende Grenze. Weitere Grenzen für Teilabschnitte ergeben sich zwingend aus der Erhaltung zusammenhängender Teile des Abwassernetzes oder an Punkten, an denen eine Trennung des System unvermeidbar wird.

Weitere vielfältige Fragen für die Umgestaltung größerer Gebiete werden sich ergeben, wenn eine Technologie des Gesamtablaufs der notwendigen Arbeitsgänge ausgearbeitet werden muß. Hier stehen vor allem Zeitfolgeprobleme im Mittelpunkt z. B.

– Erhaltung aufzuhebender Straßen bis zur Beendigung der Trümmerabfuhr, Bau der neuen Straßen vor Aufhebung der alten
– Zeitpunkte der Abtrennung stillzulegender Leitungen von den Netzen und des Anschlusses neuer Leitungen
– Notwendigkeit der Verlegung einzelner Interimsleitungen während der Bauzeit
– vorrangige Beräumung der Flächen, innerhalb deren die Trasse eines künftigen Sammelkanals verläuft.

Werden nur einzelne Straßenzüge oder wenige Bebauungsquartiere unter weitgehender Beibehaltung der städtebaulichen Struktur umgestaltet, differenzieren oder vereinfachen sich die vorgenannten Probleme zum Teil stark.

Hier können meist alle vorhandenen Leitungen voll erhalten werden, jedoch ist es unter Umständen notwendig, einzelne neue Leitungen zu verlegen.

Werden die neuen Gebäude von der alten Straßenflucht zurückgesetzt, können zusätzliche Leitungen (z. B. ein Fernwärmekanal) im Bereich der Grünanlagen oder der Parkplätze vor den Gebäuden angeordnet werden. Anzustreben ist jedoch auch hier die Verlegung im Leitungsgang oder in der Kellerzone der Gebäude.

Bei Konzipierung der Wärmeversorgung durch gasbeheizte Blockkesselstationen in einzelnen umzugestaltenden Quartalen sind die Wärmeversorgungsleitungen ebenfalls in den Kellerzonen anzuordnen. Das bedingt bei einzubeziehenden einzelnen Altbauten Kellerdurchbrüche vorzunehmen. Sind mehrere zusammenhängende Altbauten anzuschließen, ist die Verlegung der Wärmetrasse im Hofraum und der gebündelte Anschluß von jeweils zwei oder drei Altbauten durch kurze Stichleitungen zweckmäßig.

Bei solchen kleineren Umgestaltungsvorhaben ist besonders darauf zu achten, daß bezüglich der Wärmeversorgung Einheiten vorgesehen werden, die Teil einer späteren gesamtstädtischen Konzeption sind und die den Bedienungsaufwand, der für kleinere Wärmeversorgungsanlagen entsteht, nicht außer acht lassen.

Die hier gemachten Aussagen gründen sich, wie anfangs festgestellt, auf Erfahrungen aus Beispiel- und Experimentalplanungen.

Für das Umgestaltungsgebiet Neue Neustadt in Magdeburg wird es zum Beispiel möglich sein, im gegenwärtig bearbeiteten Bauabschnitt (Westteil des Gebietes) bei Flächenabriß und vollständiger Veränderung der städtebaulichen Struktur

– alle Hauptversorgungsleitungen gesamtstädtischen Charakters
– mehr als 90 Prozent des vorhandenen Abwassernetzes und
– etwa die Hälfte der bestehenden Erschließungsstraßen

zu erhalten und sie in die Umgestaltungskonzeption zu integrieren.

Die Umgestaltung einiger Bebauungsquartiere im Zentrum von Greifswald erfordert nach den beim Institut für Städtebau und Architektur erarbeiteten Lösungen keinerlei Veränderungen an der vorhandenen tiefbaulichen Substanz und lediglich die zusätzliche Verlegung einer Gasversorgungsleitung für die Speisung der vorgesehenen Blockkesselstationen.

Im Wohngebiet am Ostbahnhof Berlin wurde bei Erhaltung des vorhandenen Straßennetzes und der vorhandenen Leitungen die entstandenen vielgeschossigen Bauten und Hochhäuser durch zusätzliche Leitungen erschlossen, die zwischen der alten Straße und den von der alten Baufluch zurückgesetzten neuen Gebäuden verlaufen.

Solche oder ähnliche Erfahrungen gibt es sicherlich bei einer Vielzahl von geplanten oder bereits durchgeführten Umgestaltungslösungen in der DDR.

Es ist Aufgabe sowohl der städtebaulichen als auch der Tiefbauforschung, diese Erfahrungen systematisch zu sammeln und auszuwerten.

Dabei ist ein Aspekt zu beachten, der auch auf der 30. Plenartagung der Bauakademie der DDR (Tiefbauplenum) im Mai 1974 deutlich betont wurde.

Baumaßnahmen des Tiefbaus sind finanziell sehr aufwendig, die benötigten Kapazitäten der Bauausführung können auch mit der bis 1980 vorgesehenen Steigerung der Arbeitsproduktivität im Tiefbau noch nicht gesichert werden. Tiefbauarbeiten bei der städtebaulichen Umgestaltung erfordern große Anteile an Kapazitäten im Bereich manueller Leistungen. Jede Leitung und jede Straßenfläche, die durch zweckentsprechende städtebauliche Planung erhalten und weitergenutzt werden kann, hilft also, die volkswirtschaftliche Situation auf diesem Gebiet zu verbessern und ist ein direkter Beitrag zur Sicherung des Wohnungsbauprogramms.

Literatur:

(1) Junker, Wolfgang: Das Wohnungsbauprogramm der Deutschen Demokratischen Republik für die Jahre 1976 bis 1980, 10. Tagung des ZK der SED, 2. 10. 1973, Dietz-Verlag, Berlin, 1973
(2) Autorenkollektiv: Stadttechnische Erschließung von Wohngebieten – Grundsätze und Empfehlungen, Schriftenreihe der Bauforschung, Reihe Städtebau und Architektur, Heft 41, Deutsche Bauinformation, Berlin 1972
(3) Bärthel, Hilmar: Diskussionsbeitrag für die 30. Plenartagung der Bauakademie der DDR (Tiefbauplenum), Mai 1974, Berlin
(4) Bärthel, Hilmar: Beitrag zur weiteren Nutzungsmöglichkeit strukturbestimmender unterirdischer Leitungen im Zeitraum bis zum Jahre 2000, Forschungsarbeit, Institut für Städtebau und Architektur, Berlin, 1969

Humanbiometeorologische Wirkungen von Grünflächen in Städten

Dr. habil. Günther Flemming
Technische Universität Dresden,
Sektion Wasserwesen,
Lehrgebiet Meteorologie

Die günstige klimatische Wirkung von Grünflächen in Städten ist bekannt. Dennoch erscheint eine kritische Diskussion des Themas insofern sinnvoll, als man nicht selten zu optimistische, unklare oder auch direkt falsche Meinungen antrifft, deren Korrektur im Interesse der zweckmäßigen Planung und Gestaltung von Grünflächen nur erwünscht sein kann. Über die klimatische Wirkung der Grünflächen in Städten existieren zwar viele Hypothesen und subjektive Äußerungen, aber nur relativ wenige wirklich gesicherte Untersuchungen.

Die Meteorologie gehört zu den Wissenschaften, die sich seit ihrer Entstehung mit Umweltfragen beschäftigt haben. Die wichtigste umweltmeteorologische Disziplin stellt die Humanbiometeorologie dar, aus deren Sicht die nachstehenden Ausführungen erfolgen sollen. Dieses Teilgebiet der Meteorologie befaßt sich mit denjenigen atmosphärischen Erscheinungen und Prozessen, die für die menschlichen Lebensvorgänge von Bedeutung sind. Im Blickpunkt der Betrachtung stehen die atmosphärischen Reize (Wetter- oder Klimareize), die beim Menschen gewisse Reaktionen physiologischer und psychischer Art hervorrufen.

Eine Grundregel der Reiz-Reaktion-Beziehung besagt, daß für die Art der Reaktion vor allem die Stärke des Reizes eine wesentliche Rolle spielt. Zu schwache Reize bewirken Schäden durch Entwöhnung („Verwöhnung“). Mittelstarke Reize führen zu einer erwünschten Anregung, Aktivierung oder Heilung. Zu starke Reize rufen Schädigungen durch Überlastung hervor. Die Grenzwerte zwischen den drei Stufen sind für bestimmte Menschengruppen (gesunde und kranke, junge und alte usw.) sehr verschieden. Günstig ist grundsätzlich eine gewisse Variabilität der Reize (Wechsel zwischen stärkerer Reizung und Schonung). Es wäre falsch, dem Menschen ein ideales Schonklima mit ständiger klimatischer „Behaglichkeit“ anzubieten. Die Reizstärke muß dosierbar sein, um den wechselnden Ansprüchen der verschiedenen Menschen und der menschlichen Reaktionstypen zu genügen. Die klimatische Funktion von Grünflächen besteht genau darin, daß durch sie eine Dosierung zahlreicher atmosphärischer Reize ermöglicht wird. Hohe Pflanzen (Gehölze, Bäume, Hecken) erweisen sich im Vergleich zu niedrigen Pflanzen (Rasendecken) hinsichtlich der Dosierungsmöglichkeit als vielseitiger einsetzbar.

Die Vielfalt der atmosphärischen Einflüsse auf den Menschen wird nach sogenannten „Wirkungskomplexen“ oder „Reizkomplexen“ gegliedert, die zunächst kurz aufgezählt werden sollen.

■ Beim Luftqualitäts-Wirkungskomplex (diese Bezeichnung ist treffender als die oft gebräuchliche, aber sprachlich zu allgemeine Fassung „lufthygienischer Wirkungskomplex“) geht es um den Einfluß natürlicher und künstlicher Luftbestandteile und Luftverunreinigungen auf die Schleimhäute, der Atmung, das Nervensystem usw. Die Untergliederung dieses Komplexes ergibt

sich aus der großen Reihe der wirksamen Stoffe.

■ Der photoaktinische Wirkungskomplex beschreibt die thermische, chemische und psychische Wirkung der Strahlung einschließlich des Lichtes. Beispielsweise erzeugt Ultraviolettstrahlung eine Hautrötung (Erythem) mit zahlreichen günstigen Sekundärwirkungen sowie Vitamin-B-Bildung. Die Ultrarotstrahlung wirkt thermisch. Hinsichtlich der psychischen Lichtwirkungen berührt sich die Humanbiometeorologie mit der Ästhetik.

■ Der thermische Wirkungskomplex hat die Wärmeabgabe des menschlichen Körpers in ihrer Abhängigkeit von den vier steuernden meteorologischen Elementen Strahlung, Temperatur, Wind und Luftfeuchtigkeit zum Inhalt. Als Maßzahlen dienen unter anderem die Abkühlungsgröße (vom menschlichen Körper abgehender Wärmestrom in mcal $cm^{-2}min^{-1}$), die Hauttemperatur und die Effektivtemperatur. Zu geringe Wärmeabgabe bedeutet Schwüleempfindung. Von starker Wärmeabgabe gehen günstige Reizwirkungen aus, sofern die Grenze zur Überlastung noch nicht überschritten wird.

Neben diesen drei wichtigsten Wirkungskomplexen sind noch Einflüsse des Niederschlags, der luftelektrischen Bedingungen und des Lärms zu nennen.

Luftqualitäts-Wirkungskomplex

Zuerst sollen die natürlichen, dann die künstlichen Luftbestandteile betrachtet werden.

■ Sauerstoff: Pflanzen, insbesondere Gehölze, stellen starke Sauerstofflieferanten dar. Fünf einzeln stehende Bäume können den Bedarf eines Menschen decken (1). Es wäre jedoch völlig falsch, diese Tatsache als Argument für die Anlage von Grünflächen in Städten zu benutzen. Denn der Sauerstoffvorrat in der Atmosphäre ist so ungeheuer groß, daß die Sauerstoffproduktion von Grünflächen und Gehölzen demgegenüber nahezu gleich Null ist. Außerdem wird bei der Zersetzung des abgefallenen Laubes reichlich Sauerstoff benötigt. Es besteht in keiner Stadt jemals ein Mangel an Sauerstoff, trotzdem muß der Sauerstoffhaushalt der Atmosphäre überwacht werden. Dabei geht es aber um säkulare Zeiträume und um das Problem des Verbrauchs durch Verbrennung von Brennstoffen, niemals dagegen um Einflüsse der kleinräumigen Verteilung der Vegetation. Die Bezeichnung von Grünflächen als „Lungen" der Städte kann nur Verwirrung stiften.

■ Duftstoffe: Die von zahlreichen Pflanzen, insbesondere Blumen und blühenden Gehölzen abgegebenen Duftstoffe üben eine außerordentlich günstige Wirkung auf den Menschen aus, die bisher in der Literatur noch viel zu wenig Beachtung gefunden hat. Die Duftstoffe lösen die sogenannte „Riechatmung" aus, die die physikalisch günstigste Form der Atmung darstellt. So ergibt sich eine Atmungsvertiefung, die zahlreiche positive Sekundärwirkungen auslöst. Diese Tatsache erscheint um so bedeutungsvoller, da gegenwärtig Fehlatmungen und Atmungskrankheiten ständig zunehmen (2). Neben der atmungsvertiefenden Wirkung muß auch die Möglichkeit einer direkten günstigen Schleimhautbeeinflussung erwähnt werden. Ein Zuviel an Duftstoffen (was beispielsweise der Grund dafür ist, daß man aus Schlafzimmern nachts Blumensträuße entfernt) ist im Freiland kaum zu erwarten.

■ Phytonzide

Gelegentlich wird die Wirkung von Phytonziden, d. h. antibiotisch wirksamer, von den Pflanzen an die Luft abgegebener Stoffe diskutiert. Auf diesem Gebiet muß aber vor zu voreiligem Optimismus gewarnt werden. Selbst wenn in Wäldern eine Abnahme des Keimgehalts der Luft durch Phytonzide nachgewiesen wurde, so ist deswegen eine merkliche Beeinflussung des menschlichen Körpers noch nicht bewiesen.

■ Allergene

Pollen und andere pflanzliche Produkte können zu negativen Wirkungen allergischer Art wie Heuschnupfen, Asthma und Augenschäden führen. In der Gegenwart steigt leider die Zahl der allergischen Erkrankungen an. Immerhin liegt die Ursache der großen Häufigkeit solcher und verwandter Krankheitsbilder in Städten weniger in einer spezifischen Pollenallergie als in der allgemein schlechten Luftqualität (wie sie infolge der geringen Turbulenz namentlich im Winter auftritt).

■ Künstliche Stoffe

Wiederholt wurde durch Messungen festgestellt, daß im Bereich von Grünflächen die Luftqualität merklich besser ist als außerhalb von ihnen. Leider wird daraus oft zu Unrecht der Schluß gezogen, daß Grünflächen eine entsprechende direkte luftqualitätsverbessernde Wirkung aufweisen müßten. Die wesentliche Ursache für die günstigere Situation über Grünflächen liegt darin, daß hier künstliche Rauchquellen (Verkehr, Hausbrand, Industrie) weitgehend fehlen oder der Abstand zu diesen Quellen größer ist als von Vergleichspunkten außerhalb der Grünflächen. Viel schwieriger läßt sich entscheiden, ob tatsächlich ein echter Schutzeffekt der Vegetation im Vergleich zu vegetationslosem Boden bei sonst gleichen Bedingungen vorhanden ist. Hinsichtlich dieses echten Schutzeffekts muß zwischen gasförmigen und staubförmigen Luftverunreinigungen unterschieden werden.

■ Bei gasförmigen Luftverunreinigungen ist zwar im Labor eine gewisse Absorption durch Pflanzen nachgewiesen worden, jedoch wird dieser Effekt im Freiland zumindest beim Hauptschadstoff SO_2 nicht in merklicher Weise wirksam. Bei mittleren und starken Gaskonzentrationen übersteigt die Zufuhr von Gasen die Aufnahmefähigkeit der Pflanzen (einschließlich des von ihnen aufgefangenen Regenwassers) auf die Dauer bei weitem. Bei niedrigen Abgasquellen (Verkehr) besteht zwar die Möglichkeit, daß durch Aufwinde an Gehölzrändern oder durch Turbulenzerhöhung an der luvseitigen oberen Begrenzung von Bäumen und Sträuchern eine gewisse Konzentrationsabnahme eintreten kann, jedoch dürfte auch dieser Effekt zahlenmäßig nicht allzu groß sein (3). Hinreichend exakte Messungen zu diesem Problem fehlen noch weitgehend und würden auch einen großen Aufwand erfordern. Es läßt sich aber mit einiger Sicherheit sagen, daß das Argument der positiven Wirkung von Pflanzen auf Abgaskonzentrationen meistens nicht stark genug zu sein vermag, um praktische Maßnahmen daraus ableiten zu können. Allerdings kann nicht ausgeschlossen werden, daß sich bei bestimmten Gasen Pflanzen günstiger auf die Verbesserung der Luft auswirken könnten, jedoch sind endgültige Aussagen hierzu noch nicht möglich.

■ Besser liegen die Verhältnisse beim Staub (4). Schon Rasendecken verhindern weitgehend die Aufwirbelung von Staub. Sedimentierter Staub bleibt an ihnen haften. Gerade bei der lockeren Bauweise von Neubaugebieten, die – insbesondere in Bebauungslücken – hohe Windgeschwindigkeiten begünstigt, kann dieser Effekt von großem Wert sein. Bei hohen Pflanzen (Gehölzen, Bäumen, Sträuchern) kommt es außerdem darauf an, ob das ursprüngliche Ausbreitungsniveau des Staubes im Windschutzbereich des Gehölzes oder darüber liegt. Im ersteren Fall bewirken die Gehölze infolge der verringerten Windgeschwindigkeit eine Abnahme der Reichweite des Staubes (die Fallgeschwindigkeit des Staubes wird im Gegensatz zur landläufigen Meinung hierzu kaum beeinflußt). Das Staubimmissionsfeld schrumpft, die Staubkonzentration wächst für geringe Quellentfernungen und sinkt für große. Auf einer beiderseits von Bäumen begrenzten Straße herrschen größere Staubkonzentrationen als beim Fehlen von Bäumen, im angrenzenden Bereich außerhalb der Bäume liegen die Dinge umgekehrt. Ein dichter Gehölzstreifen am Rande eines Parks vermag das Parkinnere vor Staub zu schützen. Im zweiten Fall (Rauchausbreitungsniveau liegt merklich über dem Windschutzbereich der Gehölze, z. B. bei Hochschornsteinen) wirkt das Gehölz gleichsam als Schutzdach, das heißt, ein Teil des Staubes wird von den Pflanzen festgehalten und gelangt später

1
In die Gestaltung der Freiflächen für ein Neubaugebiet wurden die vorhandenen alten Bäume einbezogen.

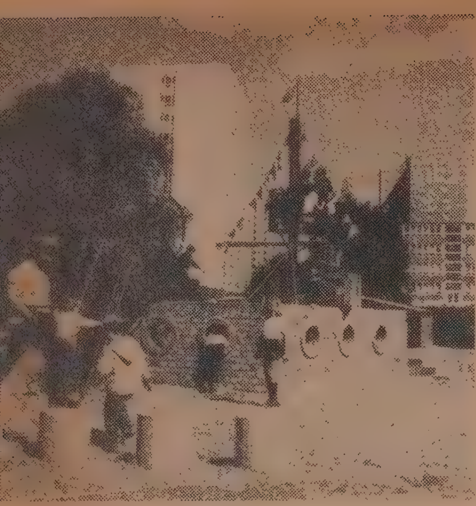
2
Baumreihen bieten noch keinen Schutzeffekt, sind aber gestalterisch wirksam

1



2





3 Ein Kinderspielplatz im Neubaugebiet

bei Regen oder mit dem Laubfall zu Boden. Diese Schutzwirkung erstreckt sich auch noch auf einen Randbereich leeseits des Gehölzes, deren Breite aber meist über einige 100 m nicht hinausgeht, oft aber noch viel geringer ist. Vor zu optimistischen Schlußfolgerungen muß hinsichtlich der seitlichen Reichweite der Schutzwirkung also gewarnt werden. Immerhin läßt sich die staubschützende Wirkung von Grünflächen (die bei Grobstaub deutlicher ausgeprägt ist als bei Feinstaub) als reales Argument bei der Planung und Gestaltung von Freiflächen anführen. Genauere Meßergebnisse, die über einzelne, relativ willkürlich gewonnene und nicht verallgemeinerungsfähige Einzelstichproben hinausgehen, wären sehr erwünscht. Die methodischen Schwierigkeiten solcher Messungen und der erforderliche Aufwand werden meist stark unterschätzt.

An eine weitere Möglichkeit der luftqualitätsverbessernden Wirkung von Grünflächen muß noch gedacht werden. Zwischen hinreichend großen Grünflächen und bebauten Gebieten entstehen an strahlungsreichen Tagen thermische Zirkulationen. Abwinde über Grünflächen führen reinere Höhenluft nach unten. Aufwinde, die möglicherweise auch vorkommen können, saugen von der Seite her Luft an und transportieren Luftverunreinigungen nach oben. Quantitative Aussagen hierüber lassen sich zur Zeit kaum machen. Auf alle Fälle sollen aber diese Effekte nicht überschätzt werden, denn meistens werden die thermischen Zirkulationen zwischen Grünflächen und bebauten Gebieten durch advektive (großräumig-horizontale) Strömungskomponenten überdeckt.

Photoaktinischer Wirkungskomplex

Bäume und Sträucher sind als Schattenspender zur Dosierung der Sonnenstrahlung gut geeignet. Um die Dosierung zu ermöglichen, müssen sowohl sonnenstrahlungsreiche als auch schattenreiche Räume vorhanden sein. Günstig wirkt sich der „Selbstregulierungseffekt" der Laubgehölze aus, der in der kühlen Jahreszeit mehr Strahlungs- und Lichtempfang erlaubt als in der wärmeren. Die Windschutzwirkung von Gehölzen erhöht an kühlen Tagen die Ausnutzbarkeit der Sonnenstrahlung beträchtlich.

Psychisch-ästhetisch bilden Grünflächen einen wohltuenden Kontrast zu den bebauten Räumen, besonders bei großen Neubaugebieten, deren helle Baustoffe im Sommer nicht selten zu einer hohen Lichtbelastung der Augen führen. Die großen Helligkeits- und Farbkontraste innerhalb von Gehölzen wirken psychisch ebenfalls günstig.

Die vorherrschende grüne Farbe beruhigt, im Herbst kommen die anregenden gelben und roten Lichtanteile zur Wirkung. Im Winter bieten Schneedecke und Rauhreif einen weiteren reizvollen Farbkontrast zu den dunklen Baumstämmen.

Die Verminderung der Sichtweite durch Hecken und dichte Gehölze läßt sich gestalterisch zur räumlichen Gliederung von Freiflächen in Städten einsetzen. Allerdings muß darauf geachtet werden, daß an Straßenkreuzungen und Kurven keine Sichtbehinderungen für den Kraftfahrer entstehen.

Thermischer Wirkungskomplex

Vier Klimaelemente steuern den thermischen Wirkungskomplex beziehungsweise die Wärmeabgabe des menschlichen Körpers: Strahlung, Wind, Lufttemperatur und Feuchtigkeit. Zunächst muß deutlich betont werden, daß die Lufttemperatur sich grundsätzlich anders verhält als die Oberflächentemperatur des menschlichen Körpers (Hauttemperatur), die genau wie die Abkühlungsgröße eine komplexe Maßzahl für die Gesamtwirkung der vier steuernden Klimaelemente darstellt.

Niedrige Pflanzendecken (Rasen) beeinflussen den Wärmehaushalt des menschlichen Körpers kaum. Die Transpiration der Pflanzen bewirkt zwar im Vergleich zu vegetationslosem Boden eine gewisse Kühlwirkung für den bodennahen Raum, die aber infolge des advektiven Temperaturausgleichs so gering ist, daß sie praktisch kaum wirksam wird.

Hohe Pflanzen (Bäume und Sträucher) beeinflussen die Strahlung und den Wind stark, die Lufttemperatur und die Luftfeuchtigkeit schwach, die Hauttemperatur des Menschen und damit den menschlichen Wärmehaushalt aber recht merklich.

Über die strahlungsschwächende Wirkung braucht wenig gesagt zu werden, sie betrifft nicht nur die Einstrahlung am Tage, sondern auch die Ausstrahlung in der Nacht und verursacht in beiden Fällen eine Milderung thermischer Reize (tagsüber Abkühlung, nachts Erwärmung).

Die Windbremsung durch die Gehölze erhöht die Hauttemperatur, was in der kühlen Jahreszeit als angenehm, an wolkenreichen schwülen Tagen des Sommers als lästig empfunden wird. Dieser Windschutzeffekt erscheint gerade bei Städten mit lockerer Bebauung wichtig.

Die seitliche Reichweite des Windeinflusses ist beträchtlich höher (etwa zehnmal so groß) als die der Strahlungsschwächung. Es ergeben sich also in der Nachbarschaft von Gehölzen oder auf gehölzumgebenden Freiflächen strahlungsreiche, windgeschützte Räume (speziell an südexponierten Gehölzrändern), die an kühlen Tagen besonders günstige, an heißen Tagen dagegen besonders ungünstige Bedingungen für den Freiluftaufenthalt schaffen. An heißen Tagen wird die stärkere windbedingte Wärmeabfuhr gerade auf großen gehölzfreien Flächen als sehr angenehm empfunden. Für den Praktiker kommt es vor allem darauf an, einen gewissen Blick für die Strahlungs- und Windwirkungen von Gehölzen zu bekommen. Das bereitet jedoch einige Schwierigkeiten, da der Windschatten im Gegensatz zum Strahlungsschatten nicht direkt sichtbar ist.

Die Lufttemperatur wird von Gehölzen im Gegensatz zur landläufigen Meinung nicht ausgeglichener, sondern meistens extremer gestaltet, wenn man den Vergleich auf ideales baumloses Freiland bezieht (5). Im Gegensatz zur gehölzumgebenen oder umbauten hinreichend großen Freiflächen ergibt sich innerhalb von Gehölzen allerdings eine geringfügige Milderung der Lufttemperaturextreme. Die Oberflächentemperaturextreme werden noch viel stärker gemindert. Nur unwesentlich ist auch die Erhöhung der Luftfeuchtigkeit im Bereich von Gehölzen, die an warmen, wolkenreichen Sommertagen durch vermehrte Schwüle sich ungünstig auswirken kann. Der Praktiker sollte vor allem wissen, daß gehölzumgebene Freiflächen zu extremen Lufttemperaturen neigen.

Schlußbemerkung

Von den übrigen Wirkungen der Bäume und Gehölze soll zunächst die Niederschlagsbeeinflussung erwähnt werden. Ein Teil des Niederschlags, vor allem bei schwachem Regen und allgemein bei Beginn des Regens, wird von den Baumkronen zurückgehalten.

Diesen Vorgang bezeichnet man als Interzeption (Auffang). Bäume bieten also einen gewissen Regenschutz. Die Schneedecke bleibt im Bereich von Gehölzen und gehölzumgebenden Freiflächen länger liegen als im offenen Freiland. Vor allem aber werden infolge des Windschutzes windbedingte Schneeumlagerungen (Schneeverwehungen) vermieden, was sich gerade bei der lockeren Bauweise neuer Städte sehr günstig auswirken kann. Schnee und Nebelfrost (Rauhfrost, Rauhreif, Rauheis) auf Bäumen bilden reizvolle Gegensätze zu den dunklen Ästen und Stämmen, besitzen also ästhetische Bedeutung.

Die Schutzwirkung von Gehölzen gegenüber Lärm wird oft überschätzt. Mit der Pflanzung einer Baumreihe ist nichts getan. Erst etwa 50 m bis 80 m breite Gehölzstreifen – etwa am Rande eines Parks – bewirken merkliche Lärmdämpfungen.

Für die praktische Anwendung der klimatischen Wirkungen von Grünflächen, insbesondere Gehölzen, sei nochmals zusammenfassend betont, daß in den meisten Fällen Strahlung und Wind die entscheidenden Glieder in der Kausalkette darstellen. Deduktiv läßt sich anschließend das Verhalten der übrigen Klimaelemente ableiten. Die rund zehnmal so große seitliche Reichweite der Windschutzwirkung im Verhältnis zur Strahlungsschutzwirkung muß dabei beachtet werden.

Viel Strahlung und viel Wind verlangen zum Beispiel Wäschetrockenplätze. Hecken und Gehölze wären hier nicht vorteilhaft. Auch für die Verdünnung von Rauchgasen ist Strahlungs- und Windreichtum infolge der dadurch entstehenden Turbulenz günstig. Wenig Strahlung und mäßigen Wind erfordern der Erholung dienende Grünflächen und Kinderspielplätze an heißen Sommertagen. Dieses Ziel läßt sich nur schwer, am ehesten durch sehr locker gruppierte Einzelbäume erreichen. Umgekehrt erweisen sich strahlungsreiche und windarme Flächen an kühlen Tagen sowie in der Übergangsjahreszeit als sinnvoll. Das Innere von Gehölzen, wo sowohl Strahlungs- als auch Windschutz herrscht, bietet die schwächsten klimatischen Reize. Überall dort, wo die Gefahr der Staubaufwirbelung besteht oder niedrige Staubquellen vorhanden sind, sollten Rasenflächen, Hecken oder Gehölzstreifen angebracht werden. Bei Beachtung dieser Zusammenhänge wird die klimatische Funktion von Grünflächen in Städten in Zusammenarbeit von Architekten und Meteorologen entsprechend den individuellen und gesellschaftlichen Erfordernissen (etwa im Sinne der Bildung von „Freiräumen" (6) am besten ausgenutzt werden können. Zu dieser Zusammenarbeit anzuregen, ist der Sinn der angestellten Betrachtungen.

Literatur

(1) Baumgartner, A.: Sauerstoffumsätze von Bäumen und Wäldern. Allgemeine Forstzeitung, 1970, S. 482 bis 483

(2) Edel, H., Knauth, K.: Grundzüge der Atemtherapie. Dresden 1969

(3) Flemming, G.: In welchem Fall können Waldstreifen die Rauchgaskonzentration vermindern? Luft- und Kältetechnik, 3, 1967, S. 255 bis 258

(4) Flemming, G.: Qualitative Modellbetrachtungen zur Staubschutzwirkung von Gehölzen. Archiv für Naturschutz und Landschaftsforschung, 12, 1972, S. 177 bis 188, Akademie-Verlag Berlin

(5) Lützke, R.: Das Temperaturklima von Waldbeständen und -lichtungen im Vergleich zur offenen Feldflur. Archiv Forstwesen, 10, 1961, S. 17–83

(6) Linke, H.: Funktionsüberlagerung in den Freiräumen der Wohn- und Arbeitsumwelt. Wissenschaftliche Zeitschrift der Technischen Universität Dresden (in Vorbereitung)

(7) Greiner, J., Gelbrich, H.: Grünflächen der Stadt, VEB Verlag für Bauwesen, Berlin 1974

Noch einmal: „Autogerechte Stadt oder stadtgerechter Verkehr" – eine notwendige Ergänzung

Oberingenieur Robert Kircher
Dr. sc. techn. Hermann H. Saitz
Dipl.-Ing. Klaus Böselt
Stadtdirektion Straßenwesen, Erfurt

Man kann angesichts der offenbaren Mobilitätszunahme und Strukturveränderung des Verkehrs in der DDR nicht genug über den einzuschlagenden Weg diskutieren. Jede ernsthafte Auseinandersetzung mit diesem Problem hilft, eine neue, sozialistische Verkehrspolitik, insbesondere im kommunalen Bereich, herauszubilden, derer wir dringend bedürfen. In diesem Sinne ist wohl auch der Beitrag von Dipl.-Ing. Kohlhoff, Frankfurt (Oder), zu dem Thema „Autogerechte Stadt oder stadtgerechter Verkehr", veröffentlicht in „Architektur der DDR", Heft 6/74, zu verstehen. Er drückt jedoch Grundtendenzen aus, die man mit Brecht „... doch die Verhältnisse, die sind nicht so" umreißen kann und die im Sinne einer integrierten Stadtplanung und funktionsgerechten Verkehrspolitik eine Ergänzung und auch einen Widerspruch fordern, denn die Motorisierung ist gegenwärtig und in überschaubarer Zukunft weder anzuhalten noch zurückzudrängen. Dafür gibt es gewichtige Gründe, und es ist für jede weitere Erörterung dieses Themas sicherlich nützlich, zunächst einmal von dieser Realität auszugehen (ob sie uns gefällt oder nicht!).

Die Zuwachsrate der Motorisierung ist im Steigen. Damit sind die sogenannten Sättigungen innerhalb des Prognosehorizontes zu erwarten. Sie liegen, wie man den einschlägigen Richtlinien des Bauwesens und Verkehrswesens (zuletzt: Entwurf der Richtlinie Ruhender Verkehr und der Komplexrichtlinie Wohnungsneubaugebiete) leicht entnehmen kann, in der Größenordnung von 1 Pkw je Familie.

Die Abqualifizierung des Pkw als notwendiges Übel widerspricht den Wünschen und Bedürfnissen vieler unserer Bürger. Im Gegenteil muß festgestellt werden, daß die Befriedigung des persönlichen Mobilitätsanspruches durch private Pkw neben vielen anderen Dingen als ein Merkmal des zunehmenden Lebensstandards angesehen wird. Anders sind jedenfalls die zahlreichen Anmeldungen für einen Trabant, Shiguli oder Dacia nicht zu deuten. Auch unter den Bedingungen der „Vollmotorisierung" bietet das Auto zunächst einmal einen Vorteil für die Abwicklung von Beförderungsbedürfnissen, wenn dann auch längst nicht mehr für alle (und darin liegt die eigentliche Problematik der städtischen Verkehrspolitik und -planung).

Die Verkehrssoziologie hat ziemlich eindeutig festgestellt, daß es nicht allein um die Realisierung eines Anspruches geht, sondern auch um das „Wie". Auch das sollten wir zur Kenntnis nehmen. Die angezogenen Vorschläge zur kollektiven Benutzung des Autos usw. sind doch allein aus der Praxis unseres täglichen Lebens heraus ad absurdum geführt. Selbst unsere sowjetischen Kollegen schätzen sie als nur einen von mehreren Wegen ein.

Um Mißverständnissen vorzubeugen: Dies ist kein Plädoyer für das private Auto! Uns scheint jedoch, daß der Beitrag von Dipl.-Ing. Kohlhoff am Grundproblem vorbeigeht. Er sucht die Lösung nahezu allein bei den Verkehrsplanern und beim Auto. Wenn es nicht gelingt, den Pkw als das zu sehen, was er für seine Besitzer ohne Einschränkung ist, nämlich integrierter Bestandteil ihres Lebens (wozu hätten sie ihn wohl sonst gekauft?), genau wie Kaufen, Erholen, Spielen usw., dann werden die immer mehr zunehmenden (auch negativen) Folgen nicht zu bewältigen sein. Möglicherweise ist das der „gebührende Platz". Sehr treffend wird formuliert, „die sozialistische Gesellschaft ist verpflichtet, die zur Verfügung stehenden gesellschaftlichen Potenzen zielgerichtet für die effektive Lösung der Verkehrsprobleme einzusetzen." Jedoch ist die Verkehrsplanung eine komplexe Aufgabe und eine effektive Lösung ist eben eine komplexe. Die Komplexität wird nur zu gerne umgangen, weil sie ein radikales Umdenken vieler verlangt, und das ist nicht leicht.

Das Prinzip „Auto tot – alles gut" ist zu simpel. Wir müssen von einer, nach den Vorteilen der Verkehrsmittel abgestimmten Arbeitsteilung und der Schaffung der dazugehörigen materiellen und organisatorischen Basis ausgehen.

Es lohnt sich vielleicht, an dieser Stelle einige Zahlen einzuflechten:

Heute beträgt die Pkw-Ausstattung in der DDR rund 1 Pkw je 3 Familien. Um 1980 wird es bereits mehr Pkw-besitzende Familien geben als Pkw-lose.

Der Besitz eines Pkw reicht aus, um die durchschnittliche Verkehrsteilnahme von rund 3,5 auf 6,5 Fahrten je Tag und Familie emporschnellen zu lassen. Diese Zunahme liegt nahezu ausschließlich außerhalb des Berufsverkehrs.

Offenbar sind Überlegungen über die gesellschaftliche Nützlichkeit der privaten Pkw-Benutzung in der Stadt so wenig relevant, daß sie nicht zur Planungsgrundlage erhoben werden können. Gleiches gilt für die Ökonomie.

Der Anteil der Pkw-Fahrten an allen Fahrten in einer Stadt wächst bei einem gegenwärtigen Anteil von 30 bis 35 Prozent jährlich um 1,5 bis 2 Prozent.

Wir wissen, daß die autogerechte Stadt nicht zur Debatte steht. Wir jedenfalls wollen sie nicht. Genau wie in der Volkswirtschaft die kleine Warenproduktion im Trend zur Automatisierung und Serienfertigung eine Übergangserscheinung darstellt, ist in der Verkehrswirtschaft die individuelle Form des Stadtverkehrs eine Übergangserscheinung. Die Beschränkung des individuellen Verkehrs ist auf lange Sicht unumgänglich. Es ist nur falsch, davon auszugehen, der Verkehrsteilnehmer werde sie selbst, aus eigenem Antrieb, einleiten. Die Verkehrs- und Städtebaupolitik muß eines ihrer Ziele darin sehen, das individuelle Beförderungs-Bedürfnis zur Freizeit, Erholung, zum Besuch und Einkauf mit dem privaten Pkw und die Bewegung im Berufsverkehr und zu exponierten Dichtegebieten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen und dies durch bauliche und organisatorische Maßnahmen zu stimulieren und im jeweils möglichen Grade zu steuern. Sie muß nach unserer Auffassung auf zwei Ebenen ansetzen: In städtischen Dichtegebieten muß durch gezielte und verständliche Methoden der Verkehr begrenzt werden. (Zum Beispiel fordert die Mehrzahl der Bürger Fußgängerbereiche.) Das bedeutet verkehrsmäßige Neuordnung der Zentren durch ihre rasche Abgrenzung (Ring, Tangenten), Zellengliederung und schließlich die Schaffung von Fußgängerbereichen (Entflechtung der Verkehrsarten). Das Motto muß hier lauten, so viel Verkehr wie nötig. Daher wird auf jeden Fall der künftige Stellplatzbedarf höher sein als heute, weil die Zentren lebendiger, qualitativ besser und damit anziehender werden (Verkehr entsteht ja nie von selbst). Die zentrumsnahen Straßen (Haupt- und Nebennetz) werden darum auf jeden Fall den ganzen Tag über ausgelastet sein. Davon auszugehen, daß die Restriktion die alten Zeiten wiederbringen könnte, ist eine liebenswürdige Romantik.

Die Fahrten, die nicht mit den Pkw stattfinden (können), müssen mit den öffentlichen Personennahverkehrsmitteln abgewickelt werden. Es ist u. E. ein Trugschluß, daß aus dieser Zwangssituation heraus, diese Verkehrsträger nicht aufgewertet, attraktiv gemacht zu werden brauchen. Die Pkw-Mobilität schafft einen so großen Aktionsradius, daß es unerheblich ist, ob man in Weimar, Erfurt oder Gotha einkauft. Damit entsteht also ein neues, viel größeres Verkehrserzeugungssystem.

Attraktivität bedeutet in erster Linie aber nicht Vorfahrtregelungen und Koordinierung der Lichtsignalanlagen; das ist zu einfach. Es bedeutet konsequentes Eingehen von Stadtentwicklung und Stadtgestaltung auf die Belange der öffentlichen Verkehrsmittel, und zwar von vornherein. Es darf dann nicht so sein, daß die Verkehrsmittel nachträglich in die Bebauungspläne eingebastelt werden, sie müssen ein Ausgangspunkt sein. Wohngebietszentren haben unter den Bedingungen des Pkw als Massenerscheinung eben ihren besten Standort an der Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs. Das legt natürlich dem Stadtplaner Zwänge auf, die zu berücksichtigen ihm bisher freigestellt war. Mit der Aufnahme dieser Bedingungen (und dafür gibt es genug Beispiele bei uns und anderswo) wird es zu einem stadtgerechten Verkehr kommen.

Die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs liegt doch in der Bequemlichkeit und Schnelligkeit. Dieser Attraktivitätssprung erfordert besondere Bahnkörper, Reduzierung der Konfliktpunkte, unter Umständen besondere Busspuren, zentrale Haltestellen, begrenzte Tunnelstrecken oder Hochtrassen, typisierte Haltestellenanlagen, kurze Zugfolgen usw. Und die Herstellung dieser Attraktivität braucht gegenüber dem Istzustand mindestens 15 Jahre. In dieser Zeit würden wir bereits einen Motorisierungsgrad von rund 1 : 4, das bedeutet 1 Pkw je 1,5 Familien, haben.

Stellen wir uns selbst die Frage, wie weit sind wir auf diesem Wege, und geben wir uns dann selbst darauf die Antwort.

Die Verkehrsschaffenden sind außerordentlich intensiv darum bemüht, ihre verkehrsorganisatorischen Möglichkeiten für den öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen (vergleiche dazu die Nahverkehrstagung vom 18. bis 20. 9. 1974 in Halle). Darüber sollte man nicht vordergründig in einer Architekturzeitschrift diskutieren. Hier und überhaupt stehen die Prioritäten doch anders, nämlich, wie kann die als richtig erkannte Komplexität der Stadtplanung auch Realität werden.

Die funktionell-räumliche Gestaltung des engeren Wohnbereiches

Dipl.-Ing. Dietrich Koch
Büro für Städtebau des Bezirkes Frankfurt (Oder)

Die Aufgabe bei der Gestaltung eines Wohngebietes besteht darin, ein Lebensmilieu zu schaffen, in dem sich die Bewohner wohl fühlen, in dem ihren spezifischen Bedürfnissen zur Entwicklung ihrer Persönlichkeit sowie zur Reproduktion der Arbeitskraft in optimaler Weise Rechnung getragen wird und das die Voraussetzung für die Identifikation der Menschen mit ihrem Wohngebiet bildet.
Es geht also erstens darum, für alle notwendigen Funktionen durch geschickte Organisation und Zuordnung der Einrichtungen möglichst günstige Voraussetzungen zu schaffen. Und es geht zweitens darum, alle Einrichtungen, die zur Erfüllung der Funktionen erforderlich sind, so zu ordnen und zu gestalten, daß ein ästhetisch, allseitig befriedigender Gesamteindruck entsteht. In der folgenden Tabelle sind die insbesondere im engeren Wohnbereich (Wohngruppe, Wohnquartier) ablaufenden Funktionen und die Bedingungen, die zu ihrer Erfüllung an seine funktionell-räumliche Gestaltung zu stellen sind, dargestellt. Dabei wird die Erfüllung des Anspruches

- auf Ruhe,
- auf Sicherheit und
- auf einen hohen Gestaltungs- und Erlebniswert der Wohnumwelt

als primäre und elementarste Zielstellung für eine den Bedürfnissen der Bewohner entsprechende funktionell-räumliche Gestaltung des Wohnbereiches angesehen, ohne jedoch die Wichtigkeit weiterer Funktionsbeziehungen, wie zum Beispiel Wohnung — ruhender Verkehr, günstige Wegebeziehungen, in Frage zu stellen (s. Tab. 1).

Es ist also notwendig, gebaute Wohngebiete nach dem Grad der Erfüllung dieser drei Kriterien durch Beobachtung der Lebensprozesse zu analysieren und Planungen neuer Wohngebiete von vornherein auf eine höchstmögliche Erfüllung dieser Kriterien zu orientieren.
Welche Mittel stehen zur Verfügung, um diese Zielstellung zu erreichen?
Gegenwärtig ist der Prozeß der Abkehr von der offenen Bauweise mit ihrer Vermischung verschiedener Funktionen auf den zwischen den Gebäuden liegenden Flächen in vollem Gange. Dieser Prozeß verläuft jedoch bei seiner Umsetzung vom Reißbrett in die Praxis keinesfalls reibungslos. Gerade aus einigen der jüngsten Neubaugebiete der DDR, die die Übergangsperiode von der offenen zur geschlossenen, hofartigen Anordnung der Wohngebäude repräsentieren, sind im erheblichen Umfange kritische Stimmen der Bewohner zur Bebauungsform laut geworden, die für Städtebauer und Architekten Veranlassung sein müssen, eigene Standpunkte kritisch und verantwortungsbewußt zu prüfen. Es ist die Frage zu beantworten: „Ist die geschlossene hofartige Bebauung mit der dadurch ermöglichten Trennung sich gegenseitig störender Funktionen das geeignete Mittel, um die vorgenannten drei elementaren Kriterien bei der Gestaltung des Wohnbereiches zu erfüllen?"
Bei positiver Beantwortung der Frage kommt es darauf an, die sich ergebenden neuen Ordnungsprinzipien nicht nur verstärkt in Planung und Projektierung anzuwenden, sondern gleichzeitig durch entsprechende Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit unter den Nutzern neuer Wohngebiete überholte Anschauungen beseitigen zu helfen und neue Leitbilder zu schaffen. Es kommt aber vor allem darauf an, durch das gebaute Ergebnis zu überzeugen und das ist nur dann zu erreichen, wenn die Komponenten funktionelle Ordnung, räumliche Gestaltung, Gestaltung des einzelnen Baukörpers und Einordnung in das gesamte Ensemble oder in die Landschaft eine gelungene Einheit) bilden.
Mit dem geschlossenen Hof läßt sich eine Trennung der Funktionen im Sinne der Differenzierung von Wohnbereich und öffentlichem Bereich zweifellos am konsequentesten erreichen.
Der Wohnhof kann — bei entsprechender Ausbildung der Erdgeschoßzone der Gebäude — verkehrsfrei gehalten werden. Daraus folgt zunächst, daß mit dieser baulichen Struktur die Forderung, jeder Wohnung mindestens eine vom Verkehrslärm freie Seite zu garantieren, maximal erfüllt werden kann. Wenn dann noch die Schlafzimmer der Wohnungen weitestgehend zum Hof orientiert werden, kann ein hohes Maß an Ruhe für eine wichtige Funktion im Wohnbereich gesichert werden.

Tabelle 1

Funktion	Abhängig von Ausbildung des		Erhöhter Anspruch an		
	Wohngebäudes	Wohnbereiches	Ruhe u. Ungestörtheit	Sicherheit	Gestaltung und Erlebniswert
1. Wohnen					
1.1 Familienleben	•				
1.2 Hauswirtschaftl. Pflichten	•				
1.3 Essen	•				
1.4 Weiterbildung u. sonstige geistig-schöpferische Tätigkeit	•				
1.5 Freizeitgestaltung in der Wohnung	•				
1.6 Schlafen *	•	•	•		
2. Freizeitgestaltung im Freien u. Kommunikation					
2.1 Kinderspiel *		•		•	•
2.2 Ausruhen und Freizeitspiele vor der Haustür, Gespräch mit dem Nachbarn, Spazierengehen, Blumenbeet, Freiflächenpflege *		•	•	•	•
3. Hauswirtschaftl. Funktionen im Freien					
3.1 Müllablage		•			
3.2 Wäschetrocknen, Teppichklopfen		•			
4. Erschließung der Gebäude		•			
4.1 Anfahren der Hauseingange mit Kfz.	•	•			
4.2 Erreichen der Hauseingänge zu Fuß	•	•		•	•
5. Abstellen der Kfz.		•			

* Für die Entwicklung der Persönlichkeit und die Reproduktion der Arbeitskraft bedeutungsvolle Funktionen des Wohnbereiches (außerhalb der Wohngebäude.)

Aber auch die an die Freifläche des Wohnbereiches gebundenen Funktionen, wie das Spielen der Kinder, Feierabenderholung der Erwachsenen, Freizeitspiele, Pflege nachbarlicher Beziehungen und die Kommunikation, können ungestört und ungefährdet durch Fahrzeuge, Verkehrslärm und Staub ablaufen.
Damit erscheint die eingangs beschriebene Zielstellung, zumindest bezüglich der Kriterien Ruhe und Sicherheit mit Hilfe geschlossener baulicher Strukturen, erfüllbar, wenn die Voraussetzung der zweiseitigen gleichberechtigten Zugänglichkeit der Gebäude in der Erdgeschoßzone (Hausdurchgang) gegeben ist.
Daß mit der Anwendung geschlossener Bebauungsformen nicht automatisch auch ein hoher Gestaltungs- und Erlebniswert erreicht wird, beweisen die bereits erwähnten kritischen Stimmen der Bewohner derartiger Gebiete, deren Kritik zu annähernd gleichen Teilen funktionelle und emotionelle Bezüge aufweist.
Am Beispiel eines fertiggestellten Wohnhofes im Wohngebiet Frankfurt (Oder) — Hansaviertel — wurde untersucht, in welchem Maße die Forderungen nach Ruhe, Sicherheit und Erlebniswert mit den zu Gebote stehenden Mitteln erfüllt werden konnten (Abb. 1).
Der Wohnhof ist allseitig geschlossen. Er besteht aus Gebäuden des Types P 2, die durch Zwischenbauten mit Durchfahrten im Erdgeschoß verbunden sind. Aus besonnungstechnischen Gründen und Gründen der Stadtbildgestaltung wurden die vom Gebäudegrundriß her festgelegten einseitigen Hauseingänge im Inneren des Hofes angeordnet, wodurch der Ausbau eines Netzes von befahrbaren Wegen im Hof erforderlich wurde. Eine Entflechtung der Erschließungsfunktionen (Fahrverkehr) und der Funktionen mit erhöhtem Anspruch auf Ruhe und Sicherheit war damit nicht möglich. Die Folge der gesamten funktionellen Konzeption ist, daß der Hof häufig nicht nur durch notwendige Erschließungsfahrten frequentiert wird, sondern, daß längere Zeit selbst unter Mißachtung gesetzlicher Vorschriften auch ein Teil des ruhenden Verkehrs den Hofbereich nutzte (1). Das führte zu einer Häufung von Einzelgeräuschen (Fahrgeräusche, startende Motoren, Türenschlagen), die sich in dem eng umbauten Raum besonders nachts unangenehm auswirkten und die Erfüllung des Ruheanspruches empfindlich einschränkten. Durch verstärkte administrative und gesellschaftliche Maßnahmen (Einsatz von Volkspolizei und Kräften des Wohnbezirksausschusses) ist es zwar in der jüngsten Zeit gelungen, den ruhenden Verkehr im wesentlichen auf die außerhalb liegenden und dafür ausgewiesenen Flächen zu orientieren. Es kommt jedoch weiterhin zu einzelnen Verstößen aufgrund der uneingeschränkten Befahrbarkeit der Hofflächen.
Daß in dieser Situation die Freizeitgestal-

tung der Erwachsenen im Wohnbereich ebenfalls erheblich beeinträchtigt wird, bedarf keiner weiteren Ausführung.

Der Wohnhof ist Tummelplatz vieler Kinder aller Altersstufen. Es gibt zwar Kinderspielplätze, jedoch üben die vorhandenen befahrbaren Betonpisten auf die Kinder eine unwiderstehliche Anziehungskraft (Rollerfahren, Kreiseln, Dreiradfahren, Ballspiele, Rollschuhlaufen usw.) aus. Gleichzeitig sind sie aufgrund ihrer Lage verbindendes Element zwischen dem für die Kommunikation besonders wichtigen Hauseingang und der Freifläche. Von vielen Kraftfahrern werden jedoch die befahrbaren Wohnwege (Zementbeton mit einseitigem Hochbord, drei Meter breit) als Straße angesehen. Besonders jugendliche Motorradfahrer zeichnen sich hier durch eine „zügige" Fahrweise aus. Unter diesen Bedingungen ist eine ständige Unfallgefahr gegeben. Beweise für die Häufung akuter Unfallsituationen lassen sich erbringen.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß bei dem untersuchten Beispiel die funktionellen Forderungen nach Ruhe und Sicherheit nur mit Hilfe eines Höchstmaßes an Rücksichtnahme aller Bewohner aufeinander erfüllt werden können. Die funktionellen Nachteile der offenen Bebauung sind nicht überwunden, sondern durch Konzentration auf einen baulich allseitig abgeschlossenen Flächenbereich eher gesteigert worden.

Es liegt auf der Hand, daß eine solche Wohnhofkonzeption bei vielen Bewohnern Vorbehalte hervorruft.

Aus der analytischen Betrachtung des untersuchten Beispieles sind Schlußfolgerungen für die richtige funktionelle Ausbildung geschlossener Bebauungsstrukturen abzuleiten. Es ist eindeutig erkennbar, daß als wesentliche bauliche Voraussetzung der zweiseitige Hauseingang am Gebäude anzusehen ist.

Weitere Ansatzpunkte für die Kritik an geschlossenen Bebauungsformen entstehen durch eher emotionell erlebbare Faktoren wie Raumproportionen, Gestaltung der Baukörper, Gestaltung der Freiflächen und Ausstattung mit Großgrün. Zweifellos empfinden viele, die eine Neubauwohnung beziehen – und nach dem die erste Freude über die neue Wohnung vorüber ist – der neuen Wohnumwelt gegenüber Vorurteile, die erst mit der schrittweisen Fertigstellung der Außenanlagen und Freiflächen allmählich wieder abgebaut werden. Bis die heranwachsenden Bäume jedoch raum- und milieubildend werden, vergehen Jahre.

Das bedeutet, daß Bewertungen der Wohnumwelt, die unbewußt durch ungünstige Raumproportionen und schlechte Baukörpergestaltung hervorgerufen werden, länger und nachhaltiger wirken und dafür sorgen, daß Attribute des Wohngebietes, wie etwa „Hinterhof", langlebig sein können.

Es scheint, daß lange, schmale räumliche Gebilde – wie im untersuchten Beispiel –, verbunden mit den glatten, vom Detail her wenig interessanten Fassaden der Plattenbauweise beim Bewohner das Gefühl der räumlichen Enge hervorrufen. Zu bevorzugen sind beim gegenwärtigen Entwicklungsstand der industriellen Bauweise offensichtlich mehr dem Quadrat angenäherte, großräumigere Formen, die nicht zwangsläufig auf das Gebäudedetail hinlenken, sondern zur Erfassung größerer zusammenhängender Baukörperstrukturen mit einer korrespondierenden Freiflächengestaltung „auf einen Blick" zwingen, und Formen, die nicht allseitig vollständig geschlossen sind, sondern die durch Öffnungen die Überleitung in andere Raumfolgen offerieren.

Trotz der emotionellen Probleme, die durch Raumproportionen und das äußere Erscheinungsbild der Gebäude hervorgerufen werden, sowie der beschriebenen funktionellen Probleme lassen sich sowohl in den Gesprächen als auch im Verhalten der Bewohner eine Fülle von Beweisen für die bereits heute (18 Monate nach Bezug des Wohnquartiers durch die Mieter) erreichte Identifikation mit „ihrem" Wohnhof erbringen (2). Diese Identifikation dürfte in nicht unwesentlichem Maße auf die gewählte geschlossene Bebauungsform zurückzuführen sein, durch die ein gemeinschaftlicher „Freiflächenbesitz" jedem Bewohner eindeutig bewußt wird.

Ein weiterer ganz entscheidender Faktor für die Beurteilung des Wohnwertes und für das Wohlbefinden der Bewohner ist die optische Zuordnung der Wohnung zu ihrer Umgebung.

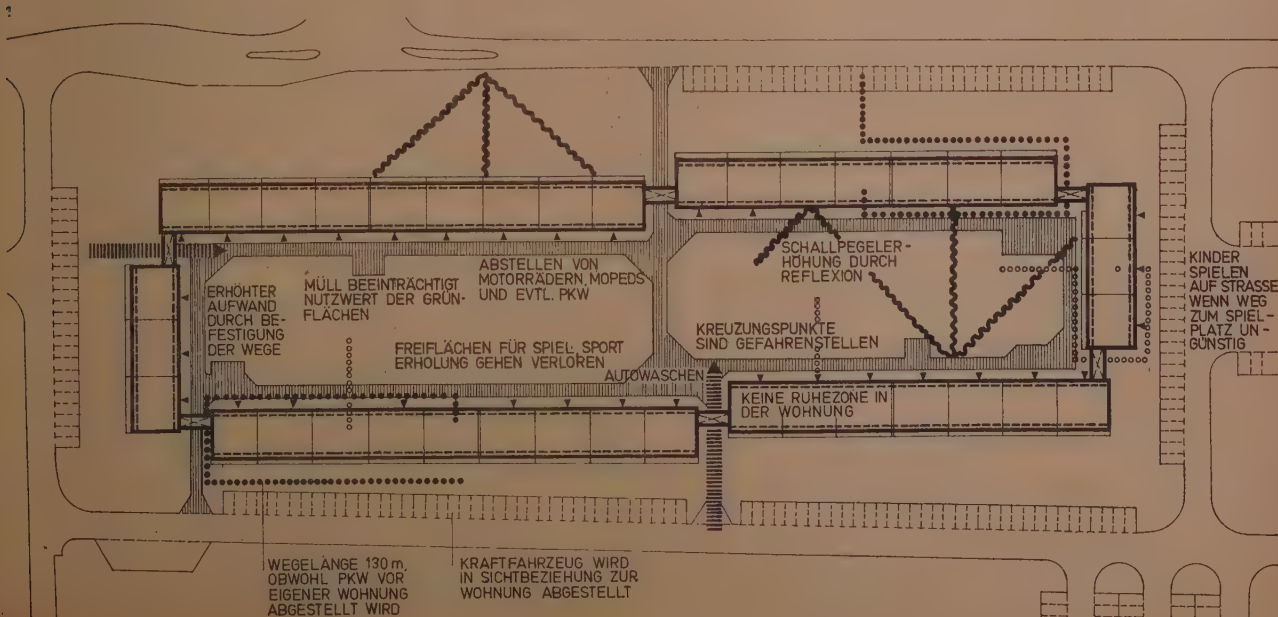
Man kann häufig Gesprächen von Bewohnern des Untersuchungsgebietes oder auch des gesamten Neubaugebietes Hansaviertel entnehmen, daß bei der Erörterung der Vor- und Nachteile der neuen Wohnung die gebotene Aussicht eine ganz entscheidende Rolle spielt.

An einem zweiten, in der Investitionsvorbereitung befindlichen Beispiel (Abb. 2) soll nachgewiesen werden, wie die oben analysierten Unzulänglichkeiten vermieden werden können. Gleichzeitig kann an diesem Beispiel bewiesen werden, daß der Wohnhof besser als irgend eine andere, mit unseren heutigen Mitteln herstellbare bauliche Struktur geeignet ist, die eingangs formulierte Zielstellung zu erfüllen.

Bei der dargestellten Lösung ist es gelungen, die Gebäude, die Freiflächen und Erschließung und deren Funktionen so zu ordnen, daß eine fast optimale Struktur erreicht wird.

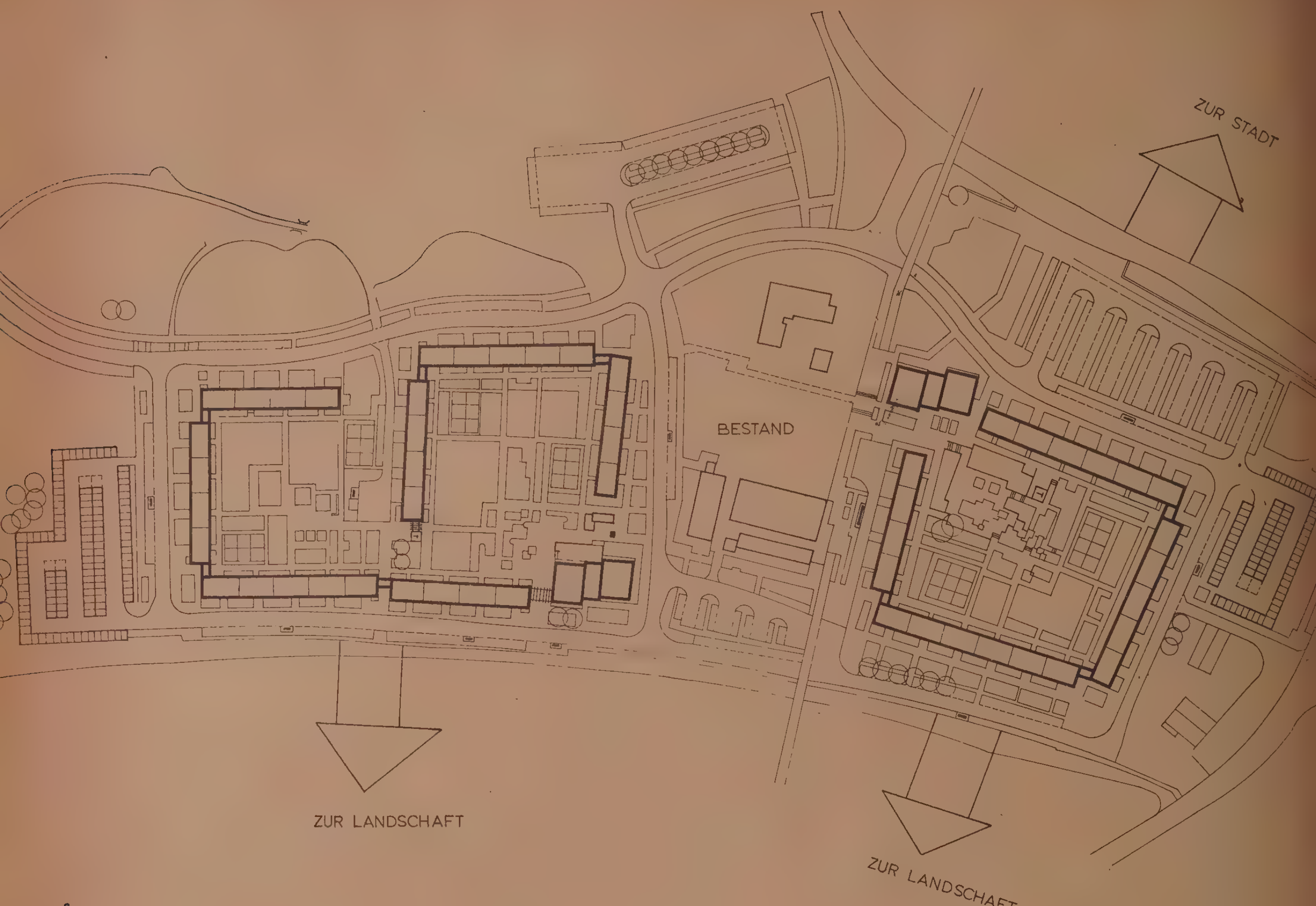
Die Gebäude gruppieren sich um einen

1



1
Wohngebiet Hansaviertel in Frankfurt (Oder). Ein fertiggestellter Wohnhof
Keine Überwindung der funktionellen Nachteile der offenen Bebauung – Konzentration von Störfaktoren (Lärm, Abgase) bei einem baulich allseitig abgeschlossenen Flächenbereich

Zusätzliche befahrbare Wohnwege
Wegbeziehung: Wohnung – Wohnhof
Wegbeziehung: Wohnung – Parkplatz
Öffentl. Zugang/Zufahrt
Lärm und Abgase des Kraftverkehrs
Lärm- und Abgasimmission
auf der Hausseite



2

2
Beispiel aus der Investitionsvorbereitung, bei dem versucht wird, analysierte Unzulänglichkeiten (Abbildung 1) zu vermeiden. Optimale Ordnung der Gebäude, der Freiflächen und der Erschließungsbereiche

Innenraum, der verkehrsfrei ist und nur die Wohnbaulandeinrichtungen enthält. Die Erschließungsstraßen für die Wohngebäude und die Stellflächen für den ruhenden Verkehr liegen außerhalb des Hofes. Durch gleichwertig ausgebildete Hauseingänge auf beiden Seiten der Wohngebäude wurden sowohl die Erschließungsfunktionen als auch die Freiflächenfunktionen als gleichwertige Teilbereiche ausgebildet. Der Hofraum ist frei von Verkehrslärm und Abgasen, und er ist sicher für spielende Kinder und für Leute, die einer Freizeitbeschäftigung im Freien nachgehen. Bei entsprechender Zuordnung der Schlaf- und Kinderzimmer ist die Möglichkeit der ungestörten Nachtruhe gegeben.

Der für das betrachtete Wohngebiet gewählte Standort hat im Stadtgebiet und in der Landschaft eine exponierte Lage. Es handelt sich um eine Kuppe, die sich um mehrere Meter aus ihrer Umgebung heraushebt und die entsprechend der Konzeption an ihren Außenseiten umbaut wird. Durch die gewählte Bebauungsform wird es gelingen, fast ausnahmslos jeder Wohnung eine direkte Sichtbeziehung zur Landschaft oder zum Panorama der Stadt zu ermöglichen.

Die Abmessungen der Wohnhöfe dürften dem Proportionalitätsempfinden des Menschen entsprechen. Bebauungsform und Öffnungen zum übergeordneten städtischen Bewegungsraum (Fußgängerverbindung zum Zentrum zwischen den beiden Höfen) sowie die Betonung dieser Öffnungen durch besondere Baukörperformen unterstützen die gemeinschaftsfördernde Form der Bebauungsstruktur bei gleichzeitigem Angebundensein an das Kommunikationsnetz der Stadt.

Sowohl aus der analytischen Betrachtung des ersten Beispiels als auch aus der vergleichenden Wertung des zweiten Beispiels muß geschlußfolgert werden, daß die Anwendung geschlossener Bebauungsstrukturen ein wirksames und geeignetes Mittel zur Realisierung der eingangs formulierten qualitativen Zielstellung für die Erreichung optimaler Wohnbedingungen aus städtebaulicher Sicht ist.

Als wichtigste Voraussetzung für die effektive Anwendung derartiger Strukturen ist der Hausdurchgang anzusehen.

Eine sehr wesentliche ergänzende Komponente, die die psychologische Wirkung der Bebauungsstruktur auf die Bewohner beeinflußt, ist das äußere Erscheinungsbild der Einzelgebäude.

Hieraus lassen sich maßgebliche Aufgabenstellungen für die Erzeugnisentwicklung im Hochbau ableiten. Lebendige Baukörperformen, plastische Fassaden, Variationen der Eingangsgestaltung sind zur Belebung auch neuer städtebaulicher Raumformen unbedingt erforderlich, um der Monotonie überlebter städtebaulicher Strukturen schrittweise eine wirklich neue Qualität entgegensetzen zu können.

Anmerkungen

(1) Vom Verfasser wurden im September 1973 Beobachtungen zum Verhalten der Kfz-Besitzer beim Abstellen ihrer Fahrzeuge im hier untersuchten und im unmittelbar benachbarten, ähnlich konzipierten Wohnbereich angestellt.
Zeit: Sonnabend von 7.00 Uhr bis 7.30 Uhr
Gesamtzahl der beobachteten Pkw: 130
Falsch geparkte Pkw: 51 (39 Prozent)
Gesamtzahl der beobachteten Krafträder: 122
Falsch geparkte Krafträder: 91 (74 Prozent)
Interessant ist, daß das falsche Parken vieler Fahrzeuge nicht etwa auf unzureichende Stellflächen in der Nachbarschaft der Wohnbereiche zurückzuführen ist, denn die an den Außenseiten der Wohngruppen angeordneten Stellplätze waren gleichzeitig nur zwischen 40 und 70 Prozent (bezogen auf Pkw) ausgelastet. Die Ursache ist darin zu suchen, daß es die meisten Bewohner als unlogisch ansehen, ihr Fahrzeug zwar unter ihrem Balkon abstellen zu können, trotzdem jedoch bis zu 120 Meter vom Fahrzeug zur Haustür zurücklegen zu müssen.

(2) Zum Beispiel ist feststellbar, daß durch die Bewohner für die Pflege der im Hof liegenden Freiflächen, die gewissermaßen als gemeinsamer Besitz betrachtet werden, ein wesentlich höheres Maß an Zeit und Kraft aufgewendet wird, als für die außerhalb des Hofes liegenden Flächen, obwohl bisher keine offizielle Abgrenzung der Pflege der Außenanlagen durch Bewohner und öffentliche Hand besteht. Gleichzeitig ist auch festzustellen, daß allgemein die Beaufsichtigung der Kinder in bezug auf die Erhaltung der Freiflächen im Innenhof intensiver ist.

Probleme der architektonischen Gestaltung

Dr.-Ing. Siegfried Kress

Mit dem auf der 10. Tagung des ZK der SED beschlossenen Wohnungsbauprogramm sind dem Bauwesen und insbesondere dem komplexen Wohnungsbau Aufgaben gestellt, die neue Maßstäbe setzen.

Die Wohnungsbaukombinate, Projektierungsbüros und auch die wissenschaftlichen Institutionen stehen diesen hohen Anforderungen nicht unvorbereitet gegenüber. In den letzten Jahren sind auf funktionellem, technischem und ökonomischem Gebiet Grundlagen geschaffen worden, die – bei allen noch notwendigen Anstrengungen – eine gute Ausgangsbasis darstellen.

Aber bei aller uneingeschränkten Anerkennung der erreichten Ergebnisse, vor allem im technologischen Bereich, ein Grundanliegen baulichen Schaffens ist dabei vernachlässigt worden, nämlich das der architektonischen Gestaltung.

Dieses Problem drängt sich auf, wenn man die Erscheinungsformen unserer Bauwerke, speziell die unserer Wohngebäude und gesellschaftlichen Bauten, in den Wohngebieten betrachtet, wie sie allerorts in den letzten Jahren errichtet worden sind.

■ Wir begegnen vielfach den gleichen Gebäuden (bedingt durch vereinheitlichte Geschoßzahl, gleiche Materialien u. ä.)

■ Man gewinnt vielfach gleiche räumliche Eindrücke (bedingt durch gleiche funktionelle, hygienische, verkehrstechnische u. a. Forderungen).

Und sicher ist die Annahme nicht falsch, daß sich ein großer Teil des oft geäußerten Unbehagens über die Gleichartigkeit der Wohngebiete und der Vorwürfe über die Einförmigkeit im Städtebau aus solchen Fakten ableiten läßt.

Völlig falsch wäre es aber nun, die **industrielle Bauweise,** die auf vereinheitlichten Parametern beruht, oder die Prinzipien der **funktionellen Gestaltung,** nur weil sie gleichartig angewendet werden, dafür verantwortlich zu machen! Vielmehr werden offensichtlich wichtige Gestaltungsfragen nicht mehr erkannt oder vernachlässigt. Diese Feststellung gilt sowohl ganz allgemein als auch für ihre Umsetzung in die industrielle Bauweise.

Man kommt nicht um die Feststellung herum, daß es noch nicht gelungen ist, elementare gestalterische Regeln umfassend auf die neuen technischen und technologischen Bedingungen zu übertragen. Vielfach ist kein Bemühen darum zu erkennen oder man hat Ansätze auch noch technologisch eliminiert. Das bedeutet, daß ein Hauptanliegen architektonischen Schaffens, das sich durch alle Epochen zieht, nämlich eine dem jeweiligen gesellschaftlichen und technischen Entwicklungsstand adäquate Formensprache zu finden, gegenwärtig wenig berücksichtigt wird. Die ungenügende Beherrschung der technischen und technologischen Gesetzmäßigkeiten durch die Architekten sowie die fast völlig fehlenden Kenntnisse über architektonische Gestaltung und die mangelnde Bereitschaft zu ihrer Bewältigung bei Bauingenieuren und Technologen haben zu einer Verarmung der Formen geführt.

Die Mangelhaftigkeit der Zusammenarbeit beginnt schon bei der Entwicklung der Grundrisse. Sie werden meist immer noch im traditionellen Sinne entworfen – und begutachtet. Diese falsche Haltung wird leider auch noch unterstützt durch unzureichende ökonomische Stimuli zur Erhöhung der gestalterischen Qualität **im Rahmen der Normative.**

Die Fehlerhaftigkeit solcher Regelungen wird beispielsweise durch die Wohnungstypen QP 61 und QP 64 (Entwurf Kaiser) anschaulich, deren Wohnungsflächen zwar weit über dem Durchschnitt liegen, die aber zu den besten technologischen und zu den ökonomisch effektivsten Wohnungsbauten gezählt werden können.

Diese allgemeinen Feststellungen über das Verhältnis Grundrißentwicklung zu Technologie treffen auch für die architektonische Gestaltung zu. Auch hierfür kann der zitierte Wohnungstyp QP 61 herangezogen werden. Während er die genannten technologischen und ökonomischen und darüber hinaus auch große funktionelle Vorzüge aufweist, sind in seiner äußeren Erscheinungsform unterschiedliche Aussagen möglich (Abb. 1 und 2).

Daraus wird andeutungsweise erkennbar, daß dem Architekten durchaus ein größerer Spielraum bleiben kann. Das ist auch der Ausgangspunkt für die folgenden Ausführungen. Dabei geht es dem Verfasser nicht um eine allgemeine theoretische Auslassung über das Wesen der Architektur, vielmehr setzt er sich bewußt dem möglichen Vorwurf des Pragmatismus aus, sogar dem einer gewissen Polemik. Die Absicht besteht vielmehr darin, eine Diskussion über dieses Problem anzuregen.

Aus diesem Grund erfolgt auch eine Beschränkung auf vier Gestaltungsfragen im komplexen Wohnungsbau:

1. Fassadengestaltung
2. Städtebaulich-räumliche Akzente
3. Erdgeschoßzone
4. Dachausbildung.

1. Fassadengestaltung

Betrachtet und vergleicht man Wohnbauten des Zeitraumes von etwa 1925 bis heute aus dem Blickwinkel der Fassadengestaltung, so ergibt sich ein höchst merkwürdiger Eindruck. Es zeigt sich keine Kontinuität in der Entwicklung, vielmehr sind letztlich wichtige Gestaltungselemente verlorengegangen:

■ Charakteristische Fassadengestaltung
■ Eindeutige Begrenzung der Gebäude
■ Basis
■ Oberer Abschluß.

Noch die Wohngebäude in der alten Karl-Marx-Allee (s. Abb. 3) hatten – bei allen berechtigten Vorbehalten gegen Details – einen Anfang und ein Ende, ein Unten und ein Oben. Demgegenüber könnte man neuere Gestaltungsvorschläge für Wohnbauten auf den Kopf stellen oder gar hochkant, ohne daß es dem unbefangenen Betrachter sofort auffällt. Der architektonische Gestaltungswille beschränkt sich auf die „Kosmetik" weniger Außenwandelemente,

1


1
Wohnungstyp QP 61, Berlin, Karl-Marx-Allee

2
WV-Projekt QP 61, Karl-Marx-Stadt, Rosenhof

2




3

4



3
Wohngebäude Berlin, alte Karl-Marx-Allee

4
Wohngebäude WBS 70, Neubrandenburg-Ost mit einer farblichen Abstufung von Sockel und Drempel

5
Fassade, vielgeschossig, Heinrich-Heine-Viertel

die einfach addiert werden und so angeblich eine Fassade ergeben. Als Gestaltungsmittel verbleiben folgerichtig fast nur noch die Farbe und die Materialstruktur der Oberfläche. Die zusammenfassende und gliedernde Form fehlt fast völlig.

Das bedenkliche Prinzip der architektonischen Gestaltung einer einfachen Addition offenbart seine Mängel ganz besonders bei Fassaden vielgeschossiger und Wohnhochhäuser (Abbildung 5). Hier zeigt sich deutlich, daß nicht nur elementare Gestaltungsfragen mißachtet worden sind, sondern darüber hinaus die für solche großflächigen Formen unabdingbaren Gliederungen fehlen.

Hier wurde die Notwendigkeit nicht erkannt, solche Ausmaße zunächst in primäre Großformen zu gliedern und damit erlebbar zu machen und dann darin dem Detail seinen Platz zuzuordnen.

Die Plastik eines Gebäudes beziehungsweise einer Fassade, die bisher immer zu den wichtigsten Anliegen der Architekten gehörte, äußert sich nur noch andeutungsweise oder in bescheidener Form bei Anwendung von Balkonen und Loggien.

Selbst der Balkon tritt immer mehr zurück, weil die Loggia technologisch am einfachsten ist. Betrachtet man aber im einzelnen, wie weit sich dieser Bauteil „abgeschliffen" hat bis auf drei bautechnische Teile einfachster Form, dann kann wohl von architektonischer Gestaltung nicht mehr gesprochen werden.

Dabei gibt es nicht nur gestalterische Gründe, Balkone und besonders Erker wieder stärker in den Mittelpunkt der Diskussion zu rücken (vgl. „deutsche architektur", Heft 10/70, Probleme der Außenraumakustik).

2. Städtebaulich-räumliche Akzente

Viele Architekten sind angenehm berührt wenn sie in alten Städten Straßenräume und Plätze aufspüren, in denen bestimmte Blickpunkte, Merkzeichen oder Akzente geschaffen worden sind, die jener städtebaulichen Komposition ihre Einmaligkeit oder Unverwechselbarkeit verleihen. (Merkwürdigerweise schlägt sich diese Erfahrung kaum in ihren eigenen Arbeiten nieder, obwohl viel über charakteristische Ensembles oder unverwechselbare städtebauliche Lösungen gesprochen und geschrieben wird.) Dabei sind die in der Vergangenheit angewandten Mittel meist relativ einfacher Natur.

Vielfach sind es Erker, Vorsprünge oder Fassadengliederungen, die aber nur an bestimmten Stellen vorgesehen wurden, während andere Fassaden zurückhaltend gestaltet sind, um die Aufmerksamkeit auf den gewünschten Bereich zu lenken.

Bei einigen Wohngebieten habe ich das Gefühl, daß die wenigen Gestaltungsmittel gleichmäßig über alle städtebaulichen Räume verstreut werden. Was spricht denn unabdingbar dafür, Loggien, Balkone oder Erker vollkommen gleichmäßig anwenden zu müssen? Man könnte einwenden, daß doch wohl jede Familie Recht auf einen solchen Freiraum habe. Aber selbst, wenn das zu akzeptieren wäre, warum müssen sie immer gleichartig (d. h. erfahrungsgemäß rechteckig) ausgebildet werden, und warum muß es immer nur eine Kategorie sein?

Auch wäre es durchaus denkbar, neue Wege zu gehen. Wir sprechen viel über die Synthese von Architektur und bildender Kunst. In der Praxis äußert sich die baugebundene Kunst dann meist nur als farbiger Giebel, als plastische Gliederung eines Giebels oder einer Verbindung von Farbe und Metall.

Was spricht dagegen, die Verbindung von Architektur und bildender Kunst dadurch herzustellen, daß an einer bestimmten Stelle der Fassade Platten ausgespart werden und dafür künstlerisch gestaltete Architekturelemente angebracht werden?

Es liegt doch durchaus im Rahmen der normalen technischen Möglichkeiten, solche (wenigen) Sonderelemente herzustellen und einzubauen, zumal sie ja nicht allein aus den Mitteln des Wohnungsbaues, sondern auch aus den Mitteln der baugebundenen Kunst mitfinanziert werden können. Der gleiche Gedankengang gilt auch für die Gestaltung von Hauseingängen.

Muß unser individueller Wohnungsbau nur aus Einfamilienhäusern bestehen? Könnten sich nicht auch mehrere Interessenten zusammenfinden und dann auch zu besonderen Lösungen kommen (terrassierte Giebel, u. a. m.), so daß sogar ein oder mehrere Häuser einen städtebaulichen Akzent bilden? Und so gäbe es sicher noch mehr tragfähige Überlegungen zu diesem Problemkreis.

5





6

6
Vielgeschossiges Wohngebäude, oberer Abschluß

7
Gestaltungsvorschläge für den Wohnungsbau in Bernau



7

3. Erdgeschoßzone

Vielfältige Untersuchungen und Erfahrungen, wissenschaftlich dokumentiert und ausgewertet, bestätigen, daß die Erdgeschoßzone den unmittelbaren Erlebnisbereich des Menschen bildet. Der Mensch orientiert sich vorzugsweise in einem Bereich, der im normalen Blickwinkel, also in Augenhöhe und ihrer näheren Umgebung liegt. Dort sucht er seine Merkzeichen. Die architektonische Gestaltung der Erdgeschoßzone ist deshalb von primärer Bedeutung.

Als günstigste Möglichkeit bietet sich logischerweise die Funktionsüberlagerung an, wie der Einbau von Geschäften, gesellschaftlichen Einrichtungen oder Lokalen. Diese Möglichkeiten sollten so weit wie möglich ausgeschöpft werden. Aber auf Grund der möglichen Kapazitäten lassen sich damit im günstigsten Falle einige wenige Straßenzüge aufwerten. Beim überwiegenden Teil der Wohngebäude bleibt also nur die eigene Substanz, Wohnungen oder Wirtschaftsräume.

Warum sollte man aber das Erdgeschoß auch in diesem Falle nicht anders gestalten? Es ist m. E. Dogmatismus, wenn man an der Auffassung festhält, daß die Erdgeschoßfassade unbedingt genau so aussehen muß, wie im 2., 4. oder 10. Geschoß, nur weil hier wie da Wohnungen sind. Diese Absicht verlangt meist keinen höheren Aufwand. Vielfach genügt eine andere Farb- oder Materialstruktur (z. B. Erdgeschoß in Sichtbeton, Obergeschosse in Waschbeton). Bei vielgeschossigen Gebäuden und Wohnhochhäusern sollte wieder verstärkt auf die (zumindest teilweise) Öffnung des Erdgeschosses hingewirkt werden. Das ist vor allem bei Skelettbauten ohne größere Schwierigkeiten möglich und eröffnet perspektivische Möglichkeiten der Nutzung von Reserveflächen.

4. Dachausbildung

Die Innenentwässerung prägt im wachsenden Maße die Dachausbildung unserer Bauten. Deshalb haben fast alle neueren Wohngebäude einen Drempel. Dagegen gäbe es keine Einwände, wenn sich dadurch nicht das Schema eingebürgert hätte, daß dieser Drempel die Fassade übergangslos fortsetzt, in der Regel 150 cm über das letzte Geschoß hinausragt und dann ganz einfach aufhört.

Das aber widerspricht eigentlich allen gestalterischen Regeln und Erfahrungen. Und diese Prinzipien kann man auch nicht als antiquiert oder überholt ansehen, denn die jetzigen Lösungen werden sowohl von Fachleuten als auch Laien als unbefriedigend empfunden. Es sprechen auch keine ernstzunehmenden Argumente gegen die Beseitigung dieses Mangels, weder technologische noch ökonomische.

Wenn also ein Drempel sein muß, dann könnte man ihn mindestens (analog zur Basisgestaltung) farblich, strukturell oder materialmäßig anders behandeln. Es wäre allerdings vom Grundsatz her besser, für ihn eine eigene Form zu finden. Ansätze hierfür gibt es, beispielsweise durch leichte Schrägstellung (Wohnhochhaus Fischerkietz, Berlin). Es wäre auch möglich, ihn aus Betonfertigteilen plastisch zu formen.

Wäre aber der Gedanke abwegig, den Dachraum wieder für eine Nutzung zu gewinnen, also anstelle eines funktionslosen Bereichs von etwa 150 cm Höhe einen nutzbaren Raum von 240 bis 280 cm Höhe herzustellen? Verwendungszwecke bieten sich in großer Zahl an: Gemeinschafts-, Zirkel- und Hobbyräume, Sport- und Konditionierungsräume, Sauna, mietbare Gäste- und Studierzimmer, Trocken- und Abstellräume, ja sogar Wohnraumreserven (Warum sollte ein Jugendlicher nicht außerhalb der Wohnung dort wohnen und schlafen?). Die Aufstellung zeigt einen Bedarf, den wir früher oder später befriedigen müssen und der sich so mit einem wesentlich geringeren Aufwand vorbereiten und befriedigen ließe. Dadurch könnte man dem Dach wieder eine neue, völlig eigene und charakteristische Note geben.

Eine andere Möglichkeit bietet die besondere gestalterische Behandlung von Loggien und Balkonen im Dachbereich. Erste Ansätze zeigen Wohnbauten in Berlin (Abb. 6). Weitergehend sind die Vorschläge der Experimentalwerkstatt des Institutes für Städtebau und Architektur für die Umgestaltung von Klein- und Mittelstädten (Abbildung 7).

Der gesamte Fragenkomplex – Fassadengestaltung, Akzentuierung, Erdgeschoß- und Dachausbildung – muß natürlich im Zusam-

8

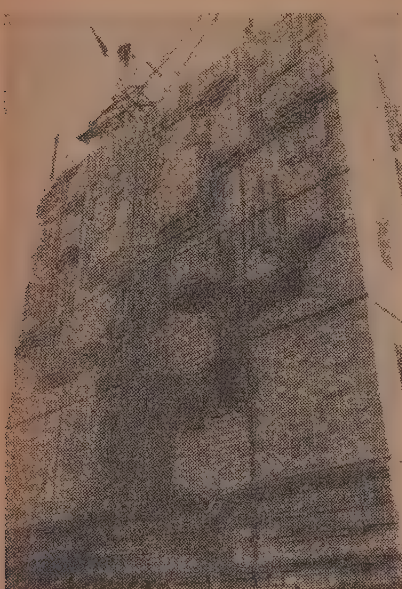


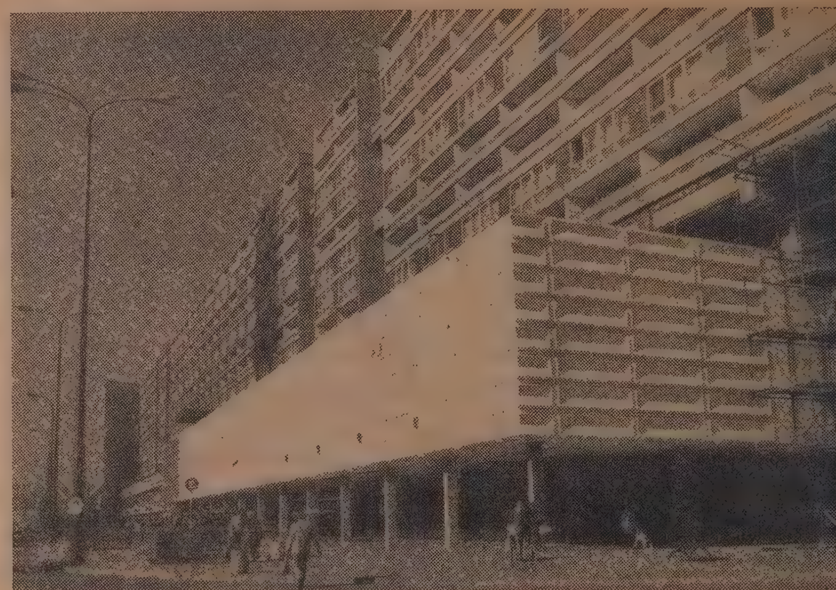
8
Straßenraum im WK VII, Schwedt (Oder)

9



9
Fotomontage zu Bild 8





10
Wohnungsbau in Rostock (Evershagen oder Lütten Klein) Erdgeschoß und Giebel

11
Vielgeschossige Wohngebäude Berlin, Liebknechtstraße

menhang gesehen werden. So lassen sich eine Reihe von Gedanken sehr gut an einer städtebaulichen Situation im Wohnkomplex VII von Schwedt (Oder) demonstrieren. Das Beispiel Schwedt WK VII wurde gewählt, weil hier an sich eine gute städtebauliche Lösung gefunden wurde und daran besonders deutlich wird, was eine adäquate Qualität bei der Gebäudegestaltung bedeutet.

Abbildung 8 zeigt den gebauten Zustand. In Abbildung 9 ist der Versuch dargestellt, nur durch eine veränderte Farbgebung und Materialstruktur das Erdgeschoß und den Drempel abzuheben. Wäre es außerdem gelungen, den Blickpunkt am Ende der Straße durch eine besondere Akzentuierung noch stärker herauszuarbeiten, wie das hier angedeutet ist, so hätte sich die Absicht der Projektanten erst voll entfalten können.

Es gibt natürlich gute Ansätze und Beispiele für den hier behandelten Fragenkomplex. Das zeigen Objekte in Rostock durch die Anwendung von Klinkern in der Erdgeschoßzone und am Giebel (Abb. 10) oder in der Fassadengliederung von vielgeschossigen Wohngebäuden in Berlin (Abbildung 11). Aber insgesamt gesehen, sind es leider noch vereinzelte Beispiele.

Wir stehen vor der umfassenden Einführung einer neuen Wohnungsbauserie, der WBS 70, die von vereinheitlichten technologischen und konstruktiven Grundlagen ausgehen soll. Mit diesem Schritt müssen auch unsere Gestaltungsprinzipien neu überdacht werden, damit der äußerst bedenkliche Schematismus, der sich beim Entwurf und bei der Gestaltung von Fassaden entwickelt hat, nicht auf diese neue Generation von Wohngebäuden und gesellschaftlichen Bauten übertragen wird.

Es ist mit Sicherheit zu erwarten, daß mit dem Erreichen der weitgesteckten Ziele im komplexen Wohnungsbau und der damit verbundenen Sicherung des Bedarfes nicht nur nach der **Zahl** der erstellten Wohnungen gefragt wird, sondern auch nach einer besseren gestalterischen Qualität.

Um den heutigen unbefriedigenden Zustand zu überwinden, bedarf es allseitig sehr großer Anstrengungen. Es sind nicht vereinzelte Mängel, sondern es ist ein zusammenhängender Problemkreis, beginnend bei der Ausbildung der Kader über Projektierung, Bauausführung und staatliche Leitung bis hin zur Forschung.

Ausbildung

Zwar werden den zukünftigen Architekten die allgemeinen Grundlagen der architektonischen Gestaltung vermittelt, werden sie aber in die Lage versetzt, sich mit den Bedingungen des industriellen Bauens auch auf diesem Gebiet nicht nur vertraut zu machen, sondern auch schöpferisch auseinanderzusetzen? Setzt sich überhaupt der Lehrbereich in diesem Fachgebiet ernsthaft damit auseinander?

Durch die „Gewaltenteilung" bei der Errichtung von Gebäuden müssen auch die Technologen und Bauwirtschaftler Verantwortung für die Gestaltung mittragen. Werden sie dafür ausgebildet?

Wohl kaum, denn ihnen werden noch nicht einmal die elementarsten städtebaulichen Zusammenhänge im komplexen Wohnungsbau vermittelt und noch viel weniger das Verantwortungsbewußtsein für gestalterische Fragen anerzogen.

Projektierung

Hier wirken sich die Mängel der Ausbildung konkret aus. Sie werden verstärkt durch eine fast ausschließliche Orientierung auf quantitative Planerfüllung und **bautechnische** Qualität. Die Architekten sind auf Grund der genannten Mängel in ihrer Qualifizierung nur im beschränkten Maße in der Lage, auch technologisch fundierte Gestaltungsvorschläge zu entwickeln und durchzusetzen.

Bauausführung

Die Plattenproduktion fordert eine Reduzierung des Sortiments. Das ist zweifellos berechtigt, aber muß der Spielraum für einige wenige Sonderlösungen radikal beseitigt werden? Bedeutet jede Variante, die nur durch eventuelle Einlagen in den Formen, durch geringfügige Veränderungen der Material- oder Farbstruktur entsteht, tatsächlich eine Sortimentserweiterung? Muß das Bestreben in der Produktion nicht vielmehr darauf gerichtet sein, durch echte Rationalisierung im technischen Bereich den notwendigen Spielraum für gestalterische Erfordernisse zu schaffen?

Preisgestaltung

Die Preisanordnungen für den komplexen Wohnungsbau entsprechen nicht mehr voll den heutigen Anforderungen und dem Erkenntnisstand über die enge Verflechtung aller beteiligten Zweige (Städtebau, Hochbau, Tiefbau, Umweltschutz u. a. m.). Ein nur auf die „Fläche" orientierter Preis ist nicht mehr zweckmäßig, er hemmt die Entwicklung, ist nicht mehr progressiv. So werden u. U. entwicklungsfreudige Kombinate durch finanzielle Einbußen gewissermaßen „bestraft". Es fehlen auch gestalterische Qualitätsmerkmale, die unbedingt einzuhalten sind, genau wie ökonomische Normative.

Forschung

Es muß aber auch kritisch festgestellt werden, daß sich die Forschung unzureichend mit diesem Problemkreis befaßt hat. Die architektonische Gestaltung von industriell errichteten Bauwerken war bisher noch nicht Gegenstand umfassender Untersuchungen. Es fehlen theoretische Grundlagen, Analysen, Vorschläge, experimentelle Ergebnisse.

Diese Aufzählung ließe sich ohne Mühe erheblich erweitern. Aber schon die hier auf ausgewählte Probleme des komplexen Wohnungsbaus beschränkten Ausführungen und ihre meist nur skizzenhafte Form lassen erkennen, wie „weit das Feld" ist, das er wieder intensiver und mit einer höheren Qualität zu „bestellen" gilt. Und dies nicht trotz der weitgestreckten volkswirtschaftlichen Aufgaben, sondern wegen dieser hohen Zielstellung im komplexen Wohnungsbau.

Was meinen unsere Leser dazu?

Kurz unsere Meinung: Die konkreten Vorschläge von Dr. Kress sollten ernsthaft bedacht und diskutiert werden. Seiner pauschalen Kritik an Architekten und Technologen können wir jedoch angesichts der großen Anstrengungen in Praxis und Forschung nicht widerspruchslos folgen. Red.

A INFORMATIONEN

Bund der Architekten der DDR

Wir gratulieren unseren Mitgliedern

Architekt Bauingenieur Roland Jahn, Berlin,
2. Dezember 1924, zum 50. Geburtstag

Architekt Baumeister Fritz Limmer, Elsterberg,
2. Dezember 1919, zum 55. Geburtstag

Architekt Walter Erler, Gera,
4. Dezember 1904, zum 70. Geburtstag

Architekt Gartenbauingenieur Karl Krautschneider, Eisenhüttenstadt,
4. Dezember 1919, zum 55. Geburtstag

Architekt Dipl.-Ing. Wolfgang Aßmann, Liebertwolkwitz,
6. Dezember 1919, zum 55. Geburtstag

Architekt Erich Humrich, Halle,
7. Dezember 1914, zum 60. Geburtstag

Architekt Prof. Dr.-Ing. Günter Hutschenreuther, Weimar,
9. Dezember 1924, zum 50. Geburtstag

Architekt Bauingenieur Willi Drewnick, Apolda,
10. Dezember 1919, zum 55. Geburtstag

Architekt Prof. Dr.-Ing. Erwin Ludwig, Leipzig,
14. Dezember 1924, zum 50. Geburtstag

Architekt Dipl.-Ing. Lothar Roth, Erfurt,
14. Dezember 1924, zum 50. Geburtstag

Architekt Dipl.-Ing. Kurt Ritter, Taucha,
15. Dezember 1919, zum 55. Geburtstag

Architekt Dipl.-Ing. Fritz Rothstein, Berlin,
16. Dezember 1909, zum 65. Geburtstag

Architekt Carl Landgraf, Bettenhausen,
23. Dezember 1904, zum 70. Geburtstag

Architekt Ernst Schäfer, Berlin,
25. Dezember 1899, zum 75. Geburtstag

Architekt Bauingenieur Alfred Rönsch, Sömmerda,
26. Dezember 1909, zum 65. Geburtstag

Architekt Dipl.-Gärtner Walter Meißner, Berlin,
28. Dezember 1914, zum 60. Geburtstag

Architekt Dr.-Ing. Karlheinz Graf, Cottbus,
29. Dezember 1924, zum 50. Geburtstag

Architekt Bauingenieur Wolfgang Oehlmann, Leipzig,
29. Dezember 1924, zum 50. Geburtstag

Internationaler Erfahrungsaustausch in der DDR

Wie alljährlich, so fand auch in diesem Jahr der Internationale Erfahrungsaustausch der Architektenorganisationen der befreundeten sozialistischen Länder statt, an dem sich die Verbände der UdSSR, der VR Polen, der ČSSR, der UVR, der SR Rumänien, der VR Bulgarien und Kubas mit insgesamt 20 Delegierten beteiligten. Entsprechend dem vorgegebenen Thema hatten alle nationalen Sektionen profilierte Fachleute entsandt. So zählten zur sowjetischen Delegation der Stadtgartendirektor von Moskau, Nikolai Basalejew und der Chefarchitekt der Karbadino-Balcharischen ASSR, Michail Karkajew. Leiter der polnischen Delegation war Professor Wladislaw Niemirski von der Akademie der Landwirtschaft in Warschau und aus der ČSSR war u. a. der Chefarchitekt von Ostrava, Milos Barton, zu Gast, um nur einige namentlich zu nennen.

Fachleute, die sich hauptsächlich den Fragen der Jahreserholung und Erholungsplanung auf regionaler oder Landesebene widmen (Kaukasus, Balaton, Kuba), fanden sich mit Kollegen zusammen, deren Aufgabengebiet die Wochenend- oder Tageserholung der Bevölkerung großstädtischer Agglomerationen (Katowice, Ostrava, Moskau, Bukarest) oder der Umweltschutz ist (Ostrava), um über das Thema Freizeit – Erholung – Beherbergung ihre Erfahrungen auszutauschen. Damit diente die Veranstaltung nicht nur dem Vertiefen oder Sammeln spezieller Kenntnisse, sondern auch der Herausarbeitung bestehender Zusammenhänge innerhalb des Komplexes Erholung – Freizeit.

Das zeigte sich auch während des zweitägigen Seminars, mit dem der Erfahrungsaustausch eröffnet wurde.

Die anschließende Exkursion, die, in Berlin ihren Ausgang nehmend, durch die südlichen Bezirke führte, gestaltete sich für die Gäste zum nachhaltigsten Ereignis.

In Cottbus besichtigte man – nach einer vorbildlichen Erläuterung am Stadtmodell – die Innenstadt, das Bildungszentrum und Naherholungsgebiete (Branitzer Park und künstlich angelegte Badeseen). Zu einem der Höhepunkte gestaltete sich der Aufenthalt im Bezirk Dresden mit einem Ausflug in die Sächsische Schweiz. Nicht nur das schöne Wetter trug dazu bei, den ausländischen Gästen die Schönheit des Elbsandsteingebirges erlebbar zu machen – es waren vor allem die Kollegen der Bezirksgruppe, die mit großer Aufmerksamkeit die Teilnehmer der Exkursion mit dem Erholungsgebiet und seiner Entwicklung bekannt machten und sie an besonders schöne Stellen des Gebirges heranführten. Weiterhin gehörten zum Dresdner Programm: die Erläuterung der Stadt – diesmal als besonders belebendes Ereignis nicht anhand eines Stadtmodells, sondern „in natura" vom Rathausturm aus, die Besichtigung des Großen Gartens, des Schloßparkes Pillnitz und selbstverständlich der Besuch der Gemäldegalerie.

Die folgenden Tage weilten die Gäste in Thüringen.

Nach der Begrüßung durch den Chefarchitekten von Erfurt und der Erläuterung des Stadtmodells im Rathaus erfolgte die Besichtigung der Innenstadt, des Neubaugebietes Riethstraße und des Geländes der „iga". Diesmal fuhr man bei schönstem Sonnenschein in die Berge. Auf freier Strecke an der Grenze zum Bezirk Suhl wurden die Gäste von den Kollegen der BG Suhl empfangen, die mit herzlicher Hingabe die Objekte des Erholungskomplexes Oberhof vorstellten: FDGB-Heim „Rennsteig", Gaststättenkomplex „Oberer Hof", Rennrodelbahn, Interhotel Panorama, Schanze am Kanzlersgrund. Ein Abendessen im restaurierten Schlößchen Molsdorf beschloß den Tag. Der Aufenthalt in Weimar begann mit dem Besuch der Mahn- und Gedenkstätte Buchenwald, und nach der Besichtigung der Innenstadt fuhr man noch zum Park Tiefurt. Den Abschluß der Rundreise bildete Potsdam mit seinen schönen Parks und der Gedenkstätte Cecilienhof.

Da ein internationaler Austausch an Meinungen und Erfahrungen stattfand, sollen nun auch einige Eindrücke der Kollegen aus den sozialistischen Ländern über unsere gebaute Umwelt wiedergegeben werden. Man war von den vielen gepflegten Parks und der großen Bautätigkeit beeindruckt. Besonders empfänglich waren die Gäste für Art und Weise der Umgestaltung der Stadtzentren und der Ausstattung der Neubaugebiete unter dem Blickwinkel der Tages- und Wochenenderholung. Die Schaffung städtebaulicher Räume, die den sozialistischen Lebensbedürfnissen entsprechen, außerhalb des unmittelbaren Stadtzentrums und die Einbindung historischer Bausubstanz in die neue Bebauung als gelungene Verbindung zwischen Neubauten und historischem Kulturgut (Cottbus) wurde von manchem Gast als neue, zur Formung einer sozialistischen Architektur beitragenden städtebaulichen Qualität empfunden. Gute Worte fand man auch für den Fußgängerbereich in Weimar sowie für die schön gestalteten Komplexe Prager Straße in Dresden und Rathausstraße in Berlin.

Erfurt: Muß der Grünring um die Innenstadt wirklich geopfert werden und an seine Stelle eine breite Verkehrsader als Erschließungsstraße treten? So war oft die Frage zu hören. Man verwies auf die große Bedeutung auch relativ schmaler Grünzüge für die Verbesserung des Mikroklimas und für die tägliche Erholung.

Viele Fragen wurden gestellt: Hat Erfurt nicht den Ruf einer Blumenstadt? Wäre der Grünring nicht das ideale Bindeglied zwischen historischer Altstadt und neuer Bebauung außerhalb ihrer Grenzen? Ist dieser Grünzug nicht auch ein wesentlicher Bestandteil dessen, was der Stadt ihr charakteristisches, unverwechselbares Gepräge gibt? Befürchtungen wurden laut, daß sich die vom Verkehr hervorgerufenen Vibrationen und die Abgase negativ auf die angrenzende historische Bebauung (Dom) auswirken würden. Der Reichtum der Stadt an Baudenkmälern wurde von allen tief empfunden u. der Wunsch wurde ausgedrückt, daß es trotz der Schwierigkeit des Problems gelingen möge, diesen zu erhalten.

Einen sehr günstigen Eindruck rief die Neugestaltung von Oberhof hervor, die dem traditionellen Rahmen des Kurortes angemessen, als sehr großzügig empfunden wurde.

Viel anerkennende Worte fanden die Gäste auch für die Vorhaben des Wohnungsbaus, doch sie bemerkten, daß das Auto in den neuen Wohnkomplexen zu sehr dominiert. Die Parkplätze sollten deshalb generell außerhalb der Komplexe angelegt werden, um menschenfreundliche Wohnbedingungen zu schaffen und den Platz frei zu machen für Sport und Spiel.

Dagegen begrüßte man sehr die begonnene Synthese von Architektur und bildender Kunst in dem neuen Wohnmilieu.

Hierzu ein Lob seitens der polnischen Gäste: Sie hoben hervor, daß wir auf diesem Gebiet hervorragende Ergebnisse aufzuweisen hätten.

Der Erfahrungsaustausch stand im Zeichen der Gemeinsamkeit der Aufgaben bei der Gestaltung der sozialistischen gebauten Umwelt und im Bewußtsein der gemeinsamen Verantwortung der Architekten der sozialistischen Länder bei der Bewahrung des Geschaffenen: denn – wie der Leiter der polnischen Delegation anläßlich des 29. Jahrestages der Beendigung des zweiten Weltkrieges erklärte – ein Krieg trifft die Architekten besonders schlimm, er vernichtet nicht nur sie selbst, sondern zerstört auch ihre Werke.

Abschließend soll die Gelegenheit genutzt werden, um allen Kollegen der beteiligten Bezirksgruppen und der ZFG „Landschaftsarchitektur", die durch ihre Mitarbeit zum Erfolg dieser Veranstaltung beitrugen, den Dank auszusprechen.

Dipl.-Ing. Siegfried Leutzsch

Bücher

Stallklima – Leistungsfaktor der Tierproduktion

Dr. sc. agr. Ing. Eckhardt Mothes
VEB Deutscher Landwirtschaftsverlag, Berlin 1973,
196 Seiten, 57 Abbildungen

In der Tierproduktion besteht die Hauptaufgabe darin, die Leistungen je Tier zu erhöhen, die Tierverluste zu senken und eine bestmögliche Futterverwertung zu erreichen. Durch die optimale Gestaltung des Leistungsfaktors „Stallklima" kann wirkungsvoller Einfluß auf die Höhe der Produktion von Milch, Fleisch, Eiern und Wolle genommen werden.

Dem Verfasser ist es zu danken, daß erstmalig in der DDR eine umfassende Betrachtung zu der sich zwischenzeitlich verselbständigten Fachdisziplin „Stallklima" vorliegt, die gleichermaßen dem Tierproduzenten, Veterinärmediziner, Landtechniker, Lüftungs- und Heizungsingenieur sowie den Projektanten und Studierenden dieser Fachrichtungen Grundlagenwissen und praktische Erfahrungen vermittelt.

Das Fachbuch umfaßt 12 Hauptabschnitte. Im ersten Hauptabschnitt wird die Bedeutung des Stallklimas, ausgehend von der volkswirtschaftlichen Entwicklung der Tierproduktion erläutert. Nach entsprechenden Definitionen der Fachtermini werden an Hand mehrerer Beispiele Stallklimaverhältnisse in Landwirtschaftsbetrieben der DDR geschildert. Die daraus abgeleiteten Schlußfolgerungen stellen gewissermaßen die Aufgabenstellung für die folgenden Abschnitte dar.

Ein weiterer Teil befaßt sich mit den Stallklimaansprüchen landwirtschaftlicher Nutztiere, insbesondere Temperatur und Luftfeuchte. Wesentliches Element stallklimatischer Berechnungen sind Ausgangswerte für die Wärme- und Wasserdampfabgabe von Tieren. Dazu enthält dieser Abschnitt sowohl graphisch als auch tabellarisch geordnet umfassende Angaben.

Weitere Faktoren des Stallklimas sind Schadgase, Stäube und Keime. Die zur Überschreitung bestimmter Grenzwerte notwendigen technischen Maßnahmen sowie Entstehungsquellen werden beschrieben. Daran schließen sich Hinweise zum baulichen Wärmeschutz an. Hier hätte sich insbesondere der Bauingenieur auf Grund der enormen Bedeutung dieses Gebietes umfassendere Erläuterungen gewünscht, die spezieller auf die besonderen Bedingungen des Landwirtschaftsbaus eingehen.

Luftphysikalische Gesichtspunkte, ausführlich erklärt, stellen die Grundlage für die Bemessung lufttechnischer Anlagen in landwirtschaftlichen Produktionsbauten dar. Die Abschnitte „Lüftung" und „Heizung" enthalten Einzelheiten zu technischen Systemen, einschließlich notwendiger maximaler Luftraten für den Sommerbetrieb, Angaben zu Luftgeschwindigkeiten in Tiernähe sowie typenbezogene technische Daten als Bemessungsgrundlagen.

Angaben zur Stallklimaberechnung einschließlich Berechnungsbeispiele sowie ökonomische Gesichtspunkte, ebenfalls ergänzt durch Beispielrechnungen, sind Inhalt weiterer Hauptabschnitte.

Ein besonderer Buchteil befaßt sich mit der Bedeutung des Lichtes für die Arbeitswirtschaft und Tierproduktion. Hier werden Planungsgrundlagen zum Lichtbedarf in Stallanlagen sowie zur Beleuchtungstechnik vermittelt.

Der abschließende Hauptabschnitt erläutert Einzelheiten zur praktischen Durchführung von Stallklimamessungen und der dazu notwendigen Geräte.

Die kurzgefaßte inhaltliche Beschreibung der Hauptabschnitte zeigt, daß der Verfasser die Gesamtthematik komplex behandelt hat. Besonders zu begrüßen ist, daß das Buch nicht ausschließlich die Theorie in den Mittelpunkt stellt, sondern durch zahlreiche Beispiele sowie eigene Erfahrungen und Untersuchungsergebnisse unmittelbare Hinweise zum praktischen Handeln gibt.

Eben aus diesem Grund ist die Publikation besonders für Praktiker im Bereich der Landwirtschaft geeignet und fördert hier die allgemein notwendige Wissensverbreitung über die Fachdisziplin „Stallklima". Sie wird aber auch darüber hinaus auch dem Techniker in verschiedenen Fachbereichen eine wertvolle Unterstützung bei Projektierungsaufgaben sein.

Dr.-Ing. Georg Klink

Kurzfassung

DK 711.4.001

Proske, E.

Kriterien zur städtebaulichen Gruppenplanung von Siedlungen als Beitrag zur Entwicklung von Gemeindeverbänden 644

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) 11, S. 644 bis 647, 7 Lageskizzen

Bei der Erarbeitung der Generalbebauungsplanung der Städte, bei der städtebaulichen Planung und Gestaltung von Neubaugebieten und bei der Planung der Umgestaltung städtischer Gebiete ist gegenwärtig ein hoher Erkenntnisstand im Hinblick auf den objektiv bestehenden Zusammenhang zwischen der gesellschaftlichen Entwicklung und der von den Menschen geschaffenen gebauten Umwelt zu verzeichnen. Hier wird ein Qualitätssprung im sozialistischen Städtebau bereits sichtbar. Jedoch sind noch umfassende Grundsatzarbeiten für die von den Architekten und Städtebauern erwartete Unterstützung bei der Bildung von Gemeindeverbänden zu leisten.

DK 711.4 + 331.817

Roditschkin, I. D.

Stadt, Erholung und Umwelt 638

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) 11, S. 648 bis 651, 7 Abbildungen, 4 Lagepläne

Der ständig fortschreitende Urbanisierungsprozeß in Verbindung mit der wissenschaftlich-technischen Revolution erfordert eine vernünftige, wirtschaftliche und umfassende Nutzung der natürlichen Ressourcen, die verhindert, daß das ökologische Gleichgewicht zwischen Stadt und Umwelt gestört wird. Auch die langfristige Planung von Industrie- und Erholungsgebieten muß von diesem Grundsatz ausgehen. Beispiele aus der Ukrainischen SSR unterstreichen die Absicht des Beitrages.

DK 656.025.2

Gläser, H.

Öffentlicher Personennahverkehr und individuelle Motorisierung 652

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) 11, S. 652 bis 655, 2 Tabellen 3 Abbildungen

Ausgehend von einer Analyse des Verhältnisses zwischen dem öffentlichen Personennahverkehr und der wachsenden Motorisierung (Auslastung der Nahverkehrsmittel, Verkehrsunfälle, Beförderungsleistungen) schlägt der Verfasser einige Lösungen vor, die sich für die planmäßige Entwicklung des Verkehrswesens in der DDR als notwendig erweisen.

DK 711.4 – 167/168

Szumielewicz, T.

Städtebauliche Aspekte der Stadtentwicklung von Warschau 656

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) 11, S. 656 bis 665, 14 Abbildungen, 1 Lageplan

1945 war die Stadt Warschau zu 80 Prozent zerstört, gegenwärtig leben in der polnischen Hauptstadt wieder 1,35 Millionen Einwohner. Neben vielen Neubaugebieten, die bisher errichtet wurden, sind bedeutende historische städtebauliche Räume und Gebäude rekonstruiert und wiederaufgebaut worden. Die künftige Entwicklung der Stadt ist in engem Zusammenhang mit der Warschauer Agglomeration zu sehen. Probleme des Verkehrs, der Zentrumsbebauung und des Wohnungsbaus werden dargelegt.

DK 711.4 – 168

Czerner, O.

Wiederaufbau der Altstadt von Wroclaw 666

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) 11, S. 666 bis 669, 12 Abbildungen

In diesem Beitrag werden die Etappen des Wiederaufbaus der Altstadt von Wroclaw beschrieben. Die planmäßige, funktionell durchdachte Rekonstruktion dieses Stadtbereiches ist einer der größten kulturellen Leistungen unseres Nachbarvolkes. Die Zerstörung eines großen Teiles der Altstadt nach 1945 stellte die Bauleute, Konservatoren und Städteplaner vor große Aufgaben.

DK 712.2

Karumidse, G.; Kinzuraschwili, S.

Bergland, Stadt und Grünanlagen 670

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) 11, S. 670 bis 675, 15 Abbildungen

Naturschutz und Umweltbedingungen sind heute ein weltumspannendes Problem höchster Aktualität. Die Verfasser berichten an Hand von zwei Beispielen aus der städtebaulichen Praxis der Georgischen SSR über die Nutzung von Berglandschaften bei der Gestaltung der Umwelt von Städten, die Begrünung städtischen und stadtnahen Geländes, die Einbeziehung solcher Territorien in das System städtischer Freizeitgestaltung und über Maßnahmen zur Sanierung der Umweltverhältnisse. Die umfassende zielbewußte Arbeit an der Verbesserung von Stadtlandschaften zeigt die Hauptstadt der Georgischen SSR, Tblissi. Bis zum Jahre 1975 wird die Fläche der gesellschaftlichen Grünanlagen je Einwohner 15 m² betragen und sich bis zum Jahre 2000 auf 24 m² je Einwohner erhöhen.

DK 711.3

Püschel, K.

Die sozialistische Landwirtschaft verändert das Dorfbild 676

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) 11, S. 676 bis 683, 8 Lagepläne 17 Abbildungen, 3 Modellfotos

In diesem Beitrag untersucht der Verfasser die Entwicklungstendenzen in der Landwirtschaft. Neben dem Aufbau moderner Produktionsstätten, neuer Wohn- und Gesellschaftszentren gilt es, überlieferte ländliche Siedlungsstrukturen in geeigneter Weise zu erhalten bzw. neuen Bestimmungen zuzuführen.
Vorgestellt werden hier Studien, die an der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar erarbeitet wurden und folgende Objekte zum Gegenstand hatten: Rekonstruktion und Ausbau eines Siedlungs- und Wirtschaftszentrums, Einbindung eines Dorfes in die Wohngebietserweiterung einer Großstadt, Ausbau eines Dorfes zu einem Feriendorf und Aufbau eines Bauernhausmuseums.

Содержание

УДК 711.4.001

Proske, E.

Критерии группового градостроительного планирования населенных мест — вклад в развитие коммунальных объединений

Architektur der DDR, Берлин 23 (1974) 11, стр. 644 до 647, 7 эск. пол.

В настоящее время высокий уровень познаний в области объективно существующей связи между общественным развитием и созданной человеком окружностью может обнаруживаться при разработке генерального планирования застройки городов, при градостроительном проектировании и оформлении районов новостройки и при планировании реконструкции городских районов. Здесь уже показывается качок качества в социалистическом градостроительстве. Следует, однако, выполнить еще обширные принципиальные работы для обеспечения поддержки, ожидаемой от архитекторов и градостроителей при оформлении коммунальных объединений.

УДК 711.4 + 331.817

Roditschkin, I. D.

Город, рекреация и окружная среда

Architektur der DDR, Берлин 23 (1974) 11, стр. 648 до 651, 7 илл., 4 плана расположения

Постоянно возрастающая урбанизация в связи с научно-технической революцией требует рациональное, экономическое и обширное использование природных ресурсов, которое могло бы препятствовать разрушению экологического баланса между городом и окружностью. Долгосрочное планирование районов промышленности и отдыха должно также выходить из этого принципа. Примеры из Украинской ССР подчеркивают изложения автора.

УДК 656.025.2

Gläser, H.

Публичный городской транспорт пассажеров и индивидуальная моторизация

Architektur der DDR, Берлин 23 (1974) 11, стр. 652 до 655, 2 табл., 3 илл.

Исходя из анализа отношений между публичным городским транспортом пассажеров и возрастающей моторизацией (нагрузка средств близкого сообщения, несчастные случаи, производительность транспорта), автор предлагает ряд решений, необходимых для планомерного развития транспорта в ГДР.

УДК 711.4 — 167/168

Szumielewicz, T.

Градостроительные аспекты развитие города Варшавы

Architektur der DDR, Берлин 23 (1974) 11, стр. 656 до 665, 14 илл., 1 план расположения

В 1945 г., после войны, наибо́льшая часть (ок. 80 %) города Варшавы была разрушена. В настоящее время, в восстановленной столице Польши уже живут 1,35 млн. жителей. Кроме многих ново построенных районов, реконструировали важные исторические градостроительные пространства и здания. Будущее развитие города тесно связано с агломерацией Варшавы. Обсуждены проблемы сообщения, застройки центра и жилищного строительства.

УДК 711.4 — 168

Czerner, O.

Восстановление старой части города Вроцлава

Architektur der DDR, Берлин 23 (1974) 11, стр. 666 до 669, 12 илл.

В настоящей статье описаны отдельные этапы восстановления старой части Вроцлава. Планомерная, функционально продуманная реконструкция этого района является одним из больших достижений нашего соседнего народа в области культуры. Разрушение большой части старого города в 1945 г. поставило серьезные задачи перед строителями, реставраторами и плановщиками.

УДК 712.2

Karumidse, G.; Kinzurashwili, S.

Горы, город и зеленое строительство

Architektur der DDR, Берлин 23 (1974) 11, стр. 670 до 675, 15 илл.

Охрана природы и условия окружающей среды стали глобальной проблемой современности. На основе двух примеров из градостроительной практики Советской Грузии авторы занимаются вопросами использования горного ландшафта при оформлении городов, озеленения городских и близлежащих к городу территорий с подключением их в систему общегородского отдыха и оздоровления условий окружности. Целеустремленная работа над улучшением городского ландшафта показывается на примере столицы Советской Грузии, Тбилиси. В 1975 году площадь общественных зеленых насаждений на одного жителя будет доведено до 15 кв.м., а в 2000 году до 24 кв.м.

УДК 711.3

Püschel, K.

Социалистическое сельское хозяйство изменяет облик села

Architektur der DDR, Берлин 23 (1974) 11, стр. 676 до 683, 8 планов расположения, 17 илл., 3 мод. фот.

Автор настоящей статьи исследует направления развития фондов заселения в сельском хозяйстве. Кроме строительства современных мест производства и новых жилых и общественных центров следует сохранять или создать новые условия использования имеющихся сельских структур заселения. Представлены проведенные на Вузе архитектуры и строительства в г. Веймаре работы над следующими темами: Реконструкция и строительство центра заселения и экономии, включение села в расширение жилой области крупного города, перестроительство села в село отдыхное и создание музея крестьянских домов.

Summary

DK 711.4.001

Proske, E.

Criteria for Urban Settlement Group Planning-Contribution to Development of Associated Localities 644

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) No. 11, pp. 644 - 647, 7 layout sketches

Knowledge is growing tremendously about the correlations that actually and objectively exist between society at large and man-made built-up environment, and insights obtained from such knowledge are increasingly used in preparing general planning schemes, urban renewal, and new construction projects. A leap towards higher quality has been made regarding socialist city desingn. Yet, more comprehensive basic research and scientific treatment are needed to tackle the problem of support that must be expected from architects and town planners for the development of associated localities.

DK 711.4 + 331.817

Roditschkin, I. D.

City, Recreation, Environment 648

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) No. 11, pp. 648 - 651, 7 figs., 4 layouts

Swift developments in urbanisation together with the technoscientific revolution call for full, rational, and high-economy utilisation of all resources as well as for more effort to prevent damage to the ecological balance between city and environment. This principle should be borne in mind as well, when it comes to long-range planning of industrial and recreational areas. The purpose of the contribution is further illustrated by reference to practice examples from the Ukrainian SSR.

DK 656.025.2

Gläser, H.

Publik Low-Distance Passenger Transport and Individual Motorisation 652

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) No. 11, pp. 652 - 655, 2 tables, 3 figs.

Reference is made to an analysis made of the ratio between public low-distance passenger transport and growing motorisation (capacity use of means of transport, traffic accidents, volume of transport services). Proposed are some solutions which have proved to be necessary for planful development of the transport sector in the GDR.

DK 711.4 – 167/168

Szumielewicz, T.

Aspects of Urban Development of Warsaw 656

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) No. 11, pp. 656 - 665, 14 figs., 1 layout

The City of Warsaw had been destroyed by the order of 80 per cent in 1945. Today, the Polish capital's population has reached the figure of 1.35 million. Invaluable historic monuments and spaces were reconstructed or restored, in addition to large-scale new construction. Warsaw's future will be closely associated with strong trends towards agglomeration. Discussed are aspects of the centre, and housing.

DK 711.4 – 168

Czerner, O.

Reconstruction of Wroclaw Old Town 666

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) No. 11, pp. 666 - 669, 12 figs.

Phased-out reconstruction of Wroclaw Old Town is described in this article. This has been a planfully implemented and functionally well designed scheme and can be considered a greant action of culture by our neighbouring nation. Large areas of the Old Town lay in ruins, and builders, restoration experts as well as town planners had to cope with a tremendous challenge after 1945.

DK 712.2

Karumidse, G.; Kinzurashvili, S.

Mountains, Cities, Gardens 670

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) No. 11, pp. 670 - 675, 15 figs.

Today, preservation of nature and environment have become world-embracing problems of greatest topicality. Two examplas are quoted from town planning practice in the Georgian SSR. Reference is made to the use of mountain landscapes in urban environment design, development of gardens and green area in the city ind outskirts, incorporation of green zones in systems of urban leisure facilities, and rehabilitation of impaired environment. Tblissi, capital of the Georgian SSR, is an illuminating example of systematic, purpose-oriented action for urban landscape improvement. Local green area per inhabitant will reach the order of 15 sq.m by 1975 and 24 sq.m by the year 2000.

DK 711.3

Püschel, K.

Socialist Agriculture Changes Village Scene 676

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) No. 11, pp. 676 - 683, 8 layouts, 17 figs., 3 model photographs

Studies were conducted into building stock and housing on the countryside and into expected trends. Modern buildings must be completed for up-to-date agricultural production, housing, and community activities, but rural settlement structures handed down from history should be presserved or adjusted to modern usage.

The following studies prepared at the Weimar College of Building and Architecture are presented: renewal and expansion of a settlement and farming centre, incorporation of a village in an urban outskirt borough, redesign of a village for use as holiday centre, and development of a farm house museum.

Résumé

DK 711.4.001

Proske, E.

Critères relatifs à la planification des groupes urbanistiques des implantations comme une contribution au développement des unions de communes

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) 11, p. 644–647, 7 tracés

Nous observons à l'heure actuelle un niveau élevé des connaissances relatives au rapport objectivement existant entre le développement social et l'environnement bâti disposé par l'homme, quand il s'agit de l'élaboration des plans généraux de l'urbanisme, de la planification urbanistique et de la disposition des zones de construction nouvelle et de la planification de la réorganisation des quartiers de ville. On discerne déjà une qualité plus élevée de l'urbanisme socialiste. Il reste encore, cependant, des travaux de base immenses afin d'aider les architectes et urbanistes de former des unions de communes.

DK 711.4 + 331.817

Roditchkin, I. D.

Ville, récréation, environnement

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) 11, p. 648–651, 7 figures, 4 tracés

Le procès permant de l'urbanisation parallèlement à la révolution scientifique-technique exige un usage raisonnable, économique et globale des resources naturelles empêchant une déturbation de l'équilibre écologique entre la ville l'environnement. Cela est le principe de la planification à long terme des zones industrielles et de récréation. L'article contient des exemples de la République Socialiste Soviétique de l'Ukraine.

DK 656.025.2

Gläser, H.

Transport de masse public et motorisation individuelle à courte distance

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) 11, p. 652–655, 2 tables, 3 figures

Sur la base d'une analyse de la relation entre le transport de masse public et la motorisation accroissante (usage des moyens du transport, accidents de la circulation, capacités du transport) l'auteur propose quelques solutions qui sont indispensables pour le développement systématique du transport en RDA.

DK 711.4 – 167/168

Szumielevicz, T.

Aspects urbanistiques du développement de la ville de Varsovie

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) 11, p. 656–665, 14 figures, 1 tracé

En 1945, 80 pourcent de Varsovie étaient ruinés; à présent, 1,35 million habitants vivent dans la capitale de Pologne. A côté de plusieures zones de construction nouvelle, qui furent bâties jusqu'à présent, des espaces et bâtiments importants historiques furent reconstruits et bâtis à nouveau. Le développement futur de la ville doit être évalué dans un rapport étroit avec l'agglomération de Varsovie. La contribution explique des problèmes de la circulation, de la disposition du centre et de la construction des immeubles d'habitation.

DK 711.4 – 168

Czerner, O.

Reconstruction de la ville vieille de Wroclav

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) 11, p. 666–669, 12 figures

L'article parle des étapes de la reconstruction de la ville vieille de Wroclav. La reconstruction systématique fonctionnelle bien réfléchie de cette zone de la ville est l'un des achèvements culturels les plus importants de notre peuple voisiné. La destruction d'une partie étendue de la ville vieille après 1945 posait des tâches immenses aux constructeurs, conservateurs et urbanistes.

DK 712.2

Karumidse, G.; Kinzurashvili, S.

Montagnes, ville et espaces verts

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) 11, p. 670–674, 15 figures

La protection de la nature et les conditions de l'environnement sont devenues aujourd'hui un problème extrèmement actuel. Sur la base de deux exemples les auteurs expliquent des détails des travaux urbanistiques dans la République Socialiste Soviétique Géorgienne relatifs à l'usage des paysages montâgneux pour la configuration de l'environnement des villes, des espaces verts à proximité de la ville, à l'intégration des territoires pareils dans le système de l'organisation du loisir dans la ville, et relatifs aux mesures de l'amélioration des conditions de l'environnement. Les activités systématiques globales en vue de l'amélioration des paysages urbanistiques se reflètent dans la capitale géorgienne, Tbilissi. La superficie des espaces verts publics s'élèvera, jusqu'à 1975 et par habitant, à 15 mètres carrés et jusqu'à l'an 2000 à 24 mètres carrés par habitant.

DK 711.3

Püschel, K.

L'agriculture socialiste modifie le caractère du village

Architektur der DDR, Berlin 23 (1974) 11, p. 676–683, 8 tracés, 17 figures, 3 photos de maquettes

L'auteur examine dans son article les tendances du développement des implantations rurales existants. Parallèlement à la construction des lieux de production modernes, des centres nouveaux sociaux et d'habitation, il importe à maintenir, dans une façon approbriée, les structures héritées rurales ou de les adapter aux fonctions nouvelles. L'auteur nous présente des études qui furent élaborées par l'Ecole Supérieure d'Architecture et du Bâtiment à Weimar, dont les sujets furent: reconstruction et extension d'un centre économique et des implantations, intégration d'un village dans l'extension des zones d'habitation d'une ville plus grande, transformation d'un village en village de vacances et conservation d'une vieille maison rurale en tant que musée de maison de paysan.

In form + zweck 6'74 finden Sie unter anderem:
Beiträge zum komplexen Wohnungsbauprogramm.
Das Diplomjahr für Formgestalter in Halle und Berlin.
Ein Schmuckbaukasten.
Neue Arbeitsschutzzeichen.
Ästhetisch langlebige Phonogeräte.
Neue Rechtsvorschriften für Formgestaltung.
Historisches Gebrauchsgeschirr.
Theoretische Grundlagen für Werkstättengestaltung.

Index 31 409

form+zweck